Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 234 dell'8 ottobre 2007 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 8 ottobre 2007** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06 85081

N. 199/L

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. **162.**

Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. **163.**

Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo.

SOMMARIO

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. **162.** — *Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie* ..... *Pag.* 5

Allegato I ..... » 17

Allegato II ..... » 18

Allegato III ..... » 18

Allegato IV ..... » 19

Allegato V ..... » 19

NOTE ..... » 20

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. **163.** — *Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo* ..... » 31

Allegato Ia ..... » 39

Allegato Ib ..... » 39

Allegato IIa ..... » 40

Allegato IIb ..... » 40

Allegato IIIa ..... » 41

Allegato IIIb ..... » 43

Allegato IV ..... » 46

Allegato V ..... » 46

Allegato VI ..... » 46

Allegato VII ..... » 47

Allegato VIII ..... » 48

Allegato IX ..... » 50

Allegato X ..... » 50

NOTE ..... » 51

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. **162.**

Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vita la legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. legge comunitaria 2005, e in particolare, l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B);

Vista la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004;

Vista la direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, ed in particolare l'articolo 1, paragrafo 2;

Vista la direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

Vista la direttiva 2001/16/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Vista la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica le precedenti 96/48 e 2001/16;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210;

Visto l'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto l'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14, in materia ferroviaria;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2006 attuativo dell'articolo 1, comma 5, del citato decreto legislativo n. 188 del 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 256 del 3 novembre 2005;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 24 aprile 2007;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, espresso nella seduta del 27 giugno 2007;

Acquisito il parere delle competenti commissioni della Camera dei deputati e considerato che le competenti commissioni del Senato della Repubblica non hanno espresso il parere nel termine prescritto;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 agosto 2007;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione e delle infrastrutture;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Capo I

DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Art. 1.

Finalità

1. Il presente decreto disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari ed ha l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi, mediante:

a) l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria;

b) la progressiva adozione degli obiettivi comuni di sicurezza e dei metodi comuni di sicurezza definiti dagli allegati al presente decreto;

c) l'individuazione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari;

d) l'assegnazione dei compiti e delle competenze ai suddetti organismi e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.

Art. 2.

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario italiano con l'esclusione di quanto previsto al comma 4 del presente articolo.

2. Il presente decreto riguarda i requisiti di sicurezza del sistema ferroviario, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e della circolazione, e l'interazione fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.

3. Restano ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del

Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai compiti del Ministero delle infrastrutture in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa.

4. Il presente decreto non si applica:

a) alle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;

b) alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a sevizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;

c) all'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci.

Art. 3.

Definizioni

1. Ai soli fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:

a) sistema ferroviario: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;

b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;

c) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

d) specifiche tecniche di interoperabilità (STI): le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;

e) obiettivi comuni di sicurezza (CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;

f) metodi comuni di sicurezza (CSM): i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;

g) Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE;

h) Organismi notificati: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istituire la procedura di verifica CE dei sottosistemi, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;

i) Verificatori indipendenti di sicurezza: gli organismi incaricati di valutare la conformità di un componente ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili e l'idoneità all'impiego dello stesso, e/o di istruire la procedura per l'omologazione;

l) norme nazionali di sicurezza: tutte le norme e standard nazionali contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, applicabili ad uno o più gestori dell'infrastruttura ed a più di una impresa ferroviaria;

m) sistema di gestione della sicurezza: l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

n) disposizioni di esercizio: disposizioni che regolamentano la sicurezza ferroviaria in applicazione delle norme nazionali di sicurezza riferite ad ogni singola rete infrastrutturale;

o) componenti di interoperabilità: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente ('interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

p) prodotto generico: componente generico concepito e realizzato per soddisfare determinate specifiche tecniche e funzionali nell'ambito di una applicazione generica;

q) applicazione generica: soluzione realizzativa concepita per soddisfare determinate specifiche tecniche e funzionali in conformità a norme e standard di sicurezza in vigore utilizzabile per applicazioni specifiche;

r) applicazione specifica: soluzione realizzativa, ottenuta configurando una applicazione generica omologata, mirata ad una specifica esigenza; una applicazione specifica, può comprendere più applicazioni generiche opportunamente configurate;

s) componente: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti elementari, sottoinsieme o insieme completo di materiali, non coperto o parzialmente coperto dalle specifiche tecniche di Interoperabilità,

incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.

t) omologazione: processo in base al quale si certifica che il prototipo di componente è conforme ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili;

u) sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario transeuropeo come indicato nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni; i sottosistemi sono di natura strutturale o funzionale;

v) investigatore incaricato: una persona, appartenente o incaricata dall'organismo investigativo, preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;

z) incidente: evento improvviso indesiderato e non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

aa) incidente grave: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; seri danni: i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro;

bb) inconveniente: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza, anche potenziale, sulla sicurezza dell'esercizio;

cc) indagine: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;

dd) cause: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente;

ee) Agenzia ferroviaria europea (ERA): Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;

ff) Ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa è stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, ai sensi dell'articolo 13 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

Capo II

Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie

Art. 4.

Istituzione e ordinamento

1. È istituita, con sede in Firenze, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie definita alla lettera *g)* dell'articolo 3, di seguito denominata Agenzia, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

2. L'Agenzia svolge i compiti e le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto agli articoli 2 e 3, lettera *a)*, e fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate i compiti di Autorità preposta alla sicurezza di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE sono affidati a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito organismo binazionale.

3. L'Agenzia, disciplinata, per quanto non previsto dal presente decreto, ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, è dotata di personalità giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria, ed opera anche svolgendo i compiti di regolamentazione tecnica di cui all'articolo 16, comma 2, lettera *f)*, della direttiva 2004/49/CE.

4. L'Agenzia è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sull'attività svolta ai sensi dell'articolo 7 del presente decreto. Per l'esercizio della funzione di vigilanza, il Ministro si avvale delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

5. Sono organi dell'Agenzia: il direttore, il comitato direttivo ed il collegio dei revisori dei conti. Il direttore è scelto fra personalità con comprovata esperienza tecnico-scientifica nel settore. Il comitato direttivo è composto dal direttore, che lo presiede, e da quattro dirigenti dei principali settori di attività dell'Agenzia. Il direttore è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e dura in carica tre anni. I membri del comitato direttivo durano in carica tre anni, vengono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti. Il collegio dei revisori dei conti é costituito dal Presidente, da due componenti effettivi e da due supplenti, che durano in carica tre anni e che sono rinnovabili una sola volta. I componenti del collegio sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti, su designazione, quanto al Presidente, del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Con separati regolamenti su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, da emanarsi

entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modifiche, si provvede alla:

a) definizione dell'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia, indicazione del comparto di contrattazione collettiva individuato ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo n. 165 del 2001, adozione dello statuto, recante fra l'altro il ruolo organico del personale dell'Agenzia, nel limite massimo di trecento unità e delle risorse finanziarie di cui all'articolo 26, nonché alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;

b) definizione delle modalità del trasferimento del personale da inquadrare nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti, per il quale si continuano ad applicare le disposizioni del comparto Ministeri per il periodo di comando di cui al comma 8;

c) disciplina del reclutamento da parte dell'Agenzia delle risorse umane, individuate mediante procedure selettive pubbliche ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo n. 165 del 2001, da espletarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del relativo regolamento, prevedendo una riserva di posti non superiore al cinquanta per cento destinata al personale di cui al comma 8, lettera *b)* del presente articolo;

d) ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;

e) adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica.

7. Entro tre mesi dall'adozione dei provvedimenti di cui al comma 6 l'Agenzia assume le attribuzioni nella materia di sicurezza del trasporto ferroviario previste dal presente decreto e già esercitate dal Ministero dei trasporti e dal Gruppo FS S.p.A.

8. In sede di prima applicazione del presente decreto, e sino all'attuazione dei provvedimenti di cui al comma 6 del presente articolo, il funzionamento dell'Agenzia è assicurato con l'utilizzazione, nel limite massimo di duecentocinque unità di personale:

a) numero non superiore a dodici proveniente dai ruoli del Ministero dei trasporti, in regime di comando;

b) per la restante parte, con oneri a carico dell'ente di provenienza fino all'attuazione dell'articolo 26, con personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza, anche proveniente da F.S. S.p.A., R.F.I. S.p.A. e da società controllate da F.S. S.p.A., individuato, con procedura selettiva, sulla base di apposite convezioni che non devono comportare oneri per la finanza pubblica, con il Ministero dei trasporti ed il gruppo FS S.p.A., dall'Agenzia.

9. L'Agenzia utilizza, quale sede, gli immobili, da individuarsi d'intesa con le società interessate, già utilizzati da FS S.p.A., o da altre società del gruppo, per l'espletamento delle attività da cui tali Società vengono a cessare ai sensi del presente decreto. Alle eventuali compensazioni si potrà provvedere nella sede dell'adeguamento di cui all'articolo 27, comma 2.

10. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 6, l'Agenzia provvede, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, con provvedimento da sottoporre all'approvazione del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, a stabilire la ripartizione dell'organico di cui al comma 6, tenendo conto delle effettive esigenze di funzionamento.

11. Al personale di cui al comma 8, lettera *b)*, che accede al ruolo organico dell'Agenzia sono riconosciuti collocazione professionale equivalente a quella ricoperta nel precedente rapporto di lavoro e, se più favorevole, il mantenimento del trattamento economico di provenienza mediante assegno *ad personam* non riassorbibile e non rivalutabile.

12. Al personale dell'Agenzia si applicano, salva diversa disposizione recata del presente decreto legislativo, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni. Il personale di qualifica dirigenziale è selezionato nel rispetto della normativa vigente in materia; tale personale può essere assunto anche con contratto a tempo determinato e, ove dipendente da una pubblica amministrazione, è collocato in aspettativa senza assegni.

13. Tutti gli atti connessi con l'istituzione dell'Agenzia sono esenti da imposte e tasse.

14. All'atto del trasferimento definitivo nell'Agenzia del personale proveniente dal Ministero dei trasporti è ridotta in misura corrispondente la dotazione organica del predetto Ministero.

Art. 5.

Principi che regolano l'attività dell'Agenzia

1. L'Agenzia opera con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia.

2. L'Agenzia è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi Impresa ferroviaria, Gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.

3. L'Agenzia può costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali attribuiti all'Agenzia stessa; in particolare può promuovere la costituzione di un organismo notificato in forma di società di diritto privato, con la garanzia per l'indipendenza di giudizio e l'autonomia operativa dei lavoratori. I proventi delle attività svolte dalle società sono devoluti, per quanto non indispensabili per investimenti e sviluppo, all'Agenzia da utilizzare per i suoi fini istituzionali. L'Agenzia concorre alla copertura di eventuali perdite subite dalla stessa società attraverso i propri fondi, senza oneri a carico del bilancio dello Stato.

4. L'Agenzia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del

rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza.

5. Con separati decreti legislativi, adottati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera *c)*, della legge 25 gennaio 2006, n. 29, sono individuate le sanzioni per i gestori delle infrastrutture, per le imprese ferroviarie e per gli operatori del settore nei casi di inosservanza delle norme e delle raccomandazioni dell'Agenzia, adottando le misure necessarie, a garantire che le raccomandazioni di sicurezza impartite dall'Agenzia abbiano piena osservanza.

6. L'Agenzia, nell'elaborare il quadro normativo nazionale, consulta tutti i soggetti interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

7. L'Agenzia ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini che dovesse ritenere necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può in ogni caso accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

8. Il Ministro dei trasporti disciplina, con proprio decreto, il rilascio al personale dell'Agenzia di un documento che garantisce l'accesso incondizionato all'infrastruttura, agli impianti, al materiale rotabile anche durante l'esercizio a fini ispettivi. Detto documento non costituisce titolo di viaggio e deve essere utilizzato durante le visite e le ispezioni ordinarie e straordinarie dal personale dell'Agenzia.

9. L'Agenzia collabora con le altre Autorità nazionali della Comunità europea preposte alla sicurezza al fine di armonizzare i criteri decisionali per coordinare la certificazione della sicurezza delle Imprese Ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali ed è assistita dall'ERA.

10. L'Agenzia svolge i propri compiti in modo aperto non discriminatorio e trasparente. In particolare essa acquisisce il parere di tutte le parti e motiva le proprie decisioni.

11. L'Agenzia risponde prontamente alle domande, comunica le proprie richieste di informazione senza indugio ed adotta le sue decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste.

12. L'Agenzia indirizza il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario nazionale tenendo conto in modo organico dell'integrazione di tutti i sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria.

Art. 6.

Compiti dell'Agenzia

1. L'Agenzia è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale. In tale ambito, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni previste dalla direttiva 2004/49/CE con poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni comunitarie e con quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

2. L'Agenzia è incaricata di svolgere i seguenti compiti:

a) definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;

b) controllare, promuovere e, se del caso imporre, le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei Gestori delle Infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera *a)*;

c) stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera *b)*;

d) autorizzare la messa in servizio di sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema transeuropeo ad alta velocità e convenzionale a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001, e successive modificazioni ed in conformità ai pertinenti requisiti essenziali;

e) verificare l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relativamente al funzionamento ed alla manutenzione;

f) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali a norma dell'articolo 10 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 e successive modificazioni ;

g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;

h) emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;

i) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 e 15 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;

l) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dell'infrastruttura e

del materiale rotabile, istituiti a norma dell'articolo 24 della direttiva 2001/16/CE e successive modificazioni, siano precise ed aggiornate;

m) istituire e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;

n) compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a garantire livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

o) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto od autorità competenti;

p) impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

q) collaborare, nel rispetto delle rispettive funzioni, con l'Agenzia ferroviaria europea per lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una progressiva armonizzazione delle norme nazionali, coordinandosi con tale Agenzia in vista dell'adozione delle misure di armonizzazione e monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria europea;

r) qualificare i Verificatori indipendenti di sicurezza per i processi di omologazione.

3. Le attività di cui al comma 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o Ente appaltante.

4. Per lo svolgimento dei propri compiti l'Agenzia può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di Gestori delle infrastrutture e Imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 26.

5. L'Agenzia collabora con le istituzioni pubbliche preposte alla regolazione economica del settore.

Art. 7.

Relazioni annuali

1. L'Agenzia pubblica annualmente trasmette entro il 30 settembre al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed alla Agenzia ferroviaria europea la relazione sulle attività svolte nell'anno precedente.

2. La relazione di cui al comma 2 contiene informazioni circa:

a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria compresa una sintesi dei CSI definiti nell'allegato I;

b) le modifiche sostanziali apportate alle norme nazionali in materia di sicurezza ferroviaria;

c) l'avoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;

d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie.

3. Il Ministero dei trasporti valuta l'evoluzione dello stato del raggiungimento degli obiettivi comuni di sicurezza e definisce se necessario, di concerto con il Ministero delle infrastrutture ed il Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo conto delle indicazioni dell'Agenzia, gli investimenti necessari al raggiungimento degli obiettivi.

4. Il Ministro dei trasporti entro il 30 ottobre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento il rapporto informativo sull'attività svolta dall'Agenzia, relativamente al periodo 1° gennaio-31 dicembre dell'anno precedente.

Capo III

Sviluppo e gestione della sicurezza

Art. 8.

Gestori delle Infrastrutture, Imprese ferroviarie, fabbricanti ed enti appaltanti

1. Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

2. Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.

3. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie propongono all'Agenzia, motivatamente, modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza.

4. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e, se del caso, le disposizioni; di esercizio necessarie ai fini delle lettere *a)* e *b)* del comma 2 dell'articolo 6.

5. Il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella comunità, il Gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, si avvalgono, per l'omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente, dei Valutatori indipendenti di sicurezza riconosciuti dall'Agenzia.

6. I fabbricanti o il loro mandatario, stabilito nella Comunità, e gli enti appaltanti emettono la dichiarazione CE di conformità ed idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e la dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi di interoperabilità sulla base della valutazione e dell'attestato di conformità,

rilasciato da parte di uno o più organismi notificati, emesso secondo le procedure stabilite nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni.

7. I gestori dell'infrastruttura e/o le imprese ferroviarie seguono dalla fase di concezione tutte le attività e provvedono all'accettazione ed alla messa in servizio delle applicazioni specifiche.

8. Il gestore di un'infrastruttura ferroviaria apre al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove o rinnovate, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o modificati dopo aver acquisito le certificazioni, le omologazioni e le autorizzazioni nonché tutti permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.

Art. 9.

Messa in servizio in Italia del materiale rotabile già in servizio in altro Stato membro dell'Unione europea

1. L'impresa ferroviaria in possesso di autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile in altro Stato membro che richiede l'autorizzazione a mettere in servizio in Italia detto materiale rotabile presenta all'Agenzia il relativo fascicolo tecnico in lingua italiana, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il materiale rotabile è stato autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate dopo l'autorizzazione;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative pertinenti prescritti dall'autorità preposta alla sicurezza dell'altro Stato membro e necessari per l'autorizzazione complementare;

c) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con il sistema di fornitura dell'energia, con il sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e gli altri parametri restrittivi della rete;

d) i dati relativi alle deroghe alle norme nazionali di sicurezza necessarie per il rilascio dall'autorizzazione e l'attestazione, basata sulla valutazione del rischio, che l'approvazione del materiale rotabile non comporta rischi indebiti per la rete.

2. L'Agenzia controlla l'applicazione delle norme nazionali per le parti del materiale rotabile non rispondenti o non ancora disciplinate dalle STI.

3. L'Agenzia può prescrivere l'esecuzione di collaudi sulla rete per verificare la conformità ai parametri restrittivi di cui al comma 1, lettera *c)*; in questo caso, è tenuta ad indicarne la portata e il contenuto.

Art. 10.

Metodi ed obiettivi comuni di sicurezza

1. L'Agenzia apporta tutte le necessarie modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni da parte dalla Commissione europea, ed al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti adottati dalla Commissione europea, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi.

2. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

Art. 11.

Indicatori di sicurezza

1. Per la valutazione della realizzazione dei CST ed il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria il Ministero dei trasporti acquisisce le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali dell'Agenzia preposta alla sicurezza, di cui all'articolo 7.

Art. 12.

Norme nazionali di sicurezza

1. L'Agenzia provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza.

2. L'Agenzia apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali.

3. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

4. Qualora tali modifiche prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque le norme riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana, l'Agenzia presenta tale progetto di norma alla Commissione.

Art. 13.

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme alle norme di sicurezza nazionali, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.

2. Il sistema di gestione della sicurezza definito in dettaglio in allegato III, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di attività svolta, garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi.

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Tale sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Ogni anno, anteriormente al 30 giugno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:

a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;

b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;

c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

d) le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia. L'Agenzia, qualora lo ritenga necessario, può richiedere ulteriori elementi riguardanti i contenuti della relazione e ulteriori argomenti.

Capo IV

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Art. 14.

Certificati di sicurezza

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata. Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.

2. Il certificato di sicurezza comprende:

a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 13 e all'allegato III;

b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti includono l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.

3. L'Agenzia rilascia la certificazione di cui al comma 2, su richiesta del rappresentante legale, all'impresa ferroviaria che inizia in Italia la propria attività specificando il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione di cui al comma 2, lettera *a)*, è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.

4. L'Agenzia rilascia, all'impresa ferroviaria già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato da una Autorità di sicurezza di un altro Stato membro della Comunità europea e che intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario, la certificazione aggiuntiva necessaria a norma del comma 2, lettera *b)*, relativa alla rete italiana o parte della rete italiana sulla quale intende effettuare il servizio.

5. Il certificato di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovato a richiesta dell'impresa.

6. Il certificato di sicurezza è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambia in modo sostanziale. Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio L'Agenzia in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

7. L'Agenzia può prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

8. Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'Agenzia revoca la parte *a)* e *b)* del certificato, motivando la propria decisione. Parimenti l'Agenzia revoca il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso. Della revoca della certificazione nazionale aggiuntiva o del certificato di sicurezza, l'Agenzia informa l'Autorità preposta alla sicurezza dello Stato membro che ha rilasciato la parte a) del certificato.

9. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al comma 2, lettera *a)*. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

10. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

11. I certificati di sicurezza già rilasciati alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, restano validi sino al rilascio da parte dell'Agenzia del

certificato di cui al presente articolo da richiedersi a cura del rappresentante legale dell'impresa ferroviaria entro tre mesi, fatta salva l'applicabilità dei commi 8 e 9.

Art. 15.

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta del legale rappresentante, deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia. L'Autorizzazione di sicurezza può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza comprende:

a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 13 e all'allegato III;

b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

2. L'autorizzazione di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'Agenzia in merito ad ogni modifica apportata.

3. L'Agenzia può prescrivere la revisione dell'autorizzazione di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

4. Se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'Agenzia preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

5. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

6. Per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

7. I gestori per le infrastrutture già esistenti ed aperte al traffico ferroviario alla data di entrata in vigore del presente decreto provvedono entro tre mesi a richiedere il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. In attesa del rilascio della stessa sono autorizzati a proseguire la propria attività fatta salva l'applicabilità dei commi 4 e 5.

Art. 16.

Certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza

1. Le richieste di certificato e la documentazione allegata devono essere redatte in lingua italiana e presentate dal rappresentante legale delle imprese richiedenti.

2. L'Agenzia decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Il richiedente è tenuto a trasmettere le eventuali informazioni supplementari.

3. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalità per ottenere un certificato di sicurezza. L'Agenzia elenca tutti i requisiti necessari e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente. Le linee guida devono essere applicabili anche nel caso di richiesta di certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura.

4. L'Agenzia mette a disposizione un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il rilascio del certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre.

Art. 17.

Accesso alle strutture di formazione

1. L'Agenzia provvede affinché le strutture di formazione per i macchinisti, per il personale viaggiante qualora tale formazione faccia parte dei requisiti per ottenere il certificato di sicurezza, e per tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, siano accessibili in maniera equa e non discriminatoria.

2. Nel caso in cui la formazione sia accessibile soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura deve essere garantito l'accesso ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.

3. La formazione impartita deve riguardare la conoscenza delle linee, delle regole e delle procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

4. La formazione e, se del caso, la concessione dei relativi certificati devono soddisfare i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza.

5. L'Agenzia provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attività.

6. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie e i gestori dell'Infrastruttura e le altre tipologie di impresa interessate tengono conto, sulla base di quanto stabilito dall'Agenzia, della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, que-

sti membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

7. In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore dell'infrastruttura è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del suo personale incaricato di attività relative alla sicurezza.

Capo V

Indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti

Art. 18.

Organismo investigativo

1. Presso il Ministero dei trasporti, quale risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, e dell'articolo 1, commi 404 e seguenti, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è istituito l'Organismo investigativo permanente, costituito da una nuova direzione generale per le investigazioni ferroviarie, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis* della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il responsabile dell'Organismo investigativo è il direttore generale della suddetta direzione. L'incarico di direttore generale per le investigazioni ferroviarie è conferito, per tre anni, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. L'Organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia funzionale. Al fine di garantire la piena autonomia funzionale la Direzione generale è posta alle dirette dipendenze del Ministro e non rientra né tra gli uffici di diretta collaborazione né è sottoposta ai dipartimenti. Gli investigatori incaricati godono delle garanzie di indipendenza necessarie disciplinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nel rispetto delle disposizioni comunitarie.

3. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale già esistenti nell'ambito del Ministero senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

4. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, l'Organismo investigativo può avvalersi, entro i limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai Gestori dell'infrastruttura, dalle Imprese ferroviarie e dall'Agenzia, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi ed inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di Investigatori Incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Università, dal Genio ferrovieri o avere maturato esperienze specifiche quali ex dipendenti del Ministero dei trasporti, di Imprese ferroviarie, Gestori delle infrastrutture, Aziende costruttrici, Enti notificati o Verificatori indipendenti di sicurezza.

Art. 19.

Obbligo di indagine

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti dei sistemi ferroviari. Spetta all'Organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:

a) la gravità dell'incidente o inconveniente;

b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;

c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria e le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'Agenzia.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'Organismo investigativo in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

5. L'Agenzia, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, i soggetti gestori delle altre infrastrutture ferroviarie, le imprese ferroviarie e che operano in ambito ferroviario, hanno l'obbligo di segnalare immediatamente, con il mezzo di comunicazione più rapido, tutti gli incidenti ed inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario. Nelle ventiquattro ore successive provvedono a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o inconveniente.

6. Se del caso l'Organismo investigativo apre tempestivamente l'indagine nominando entro ventiquattro ore dal ricevimento della segnalazione gli investigatori preposti all'indagine medesima.

Art. 20.

Status dell'indagine

1. Gli investigatori incaricati di svolgere il loro compito hanno lo status di pubblici ufficiali, e l'indagine è condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale indagine relativa a procedimenti penali. L'attività degli investigatori resta comunque subordinata a quella

necessaria alla polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale.

2. Gli investigatori, nei limiti di quanto previsto dalla normativa vigente e comunque previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, ed in collaborazione con le Autorità stesse, possono quanto prima:

a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;

b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;

c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;

d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;

e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;

f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'Agenzia.

3. Competente al rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2 è, nel corso delle indagini preliminari, il pubblico ministero; dopo la chiusura delle indagini preliminari è competente il giudice che procede.

4. L'Organismo investigativo compie indagini sugli incidenti/inconvenienti avvenuti sul sistema ferroviario nazionale. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati comunitari, gli Organismi investigativi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso l'altro Organismo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati. Gli Organismi investigativi di altri Stati membri sono invitati a partecipare ad un'indagine ogniqualvolta sia implicata un'impresa ferroviaria che è stabilita in detti Stati.

Art. 21.

Procedura investigativa

1. Per ciascun incidente o inconveniente l'Organismo investigativo, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, predispone i mezzi e le prove tecniche necessarie a cura e spese dell'Impresa Ferroviaria o del Gestore dell'infrastruttura interessati.

2. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

3. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Art. 22.

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V del presente decreto. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

Art. 23.

Informazioni da trasmettere all'Agenzia ferroviaria europea

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia ferroviaria europea. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.

2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia ferroviaria europea una copia della relazione finale di cui all'articolo 22, comma 2 e della relazione annuale di cui all'articolo 22, comma 3.

Art. 24.

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'Organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.

2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'Agenzia e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorità dello Stato o ad altri Stati membri. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono tenere debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.

3. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'Organismo investigativo almeno ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

Capo VI

ABROGAZIONI E MODIFICHE
DISPOSIZONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 25.

Abrogazioni e modifiche

1. Al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, lettera *d)*, dopo le parole: «a condizioni eque, non discriminatorie» sono inserite le seguenti: «e trasparenti»;

b) all'articolo 4 il comma 2 è abrogato;

c) all'articolo 6, comma 1, la lettera *c)* è sostituita dalla seguente:

«*c)* le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti.»;

d) all'articolo 8, comma 8, le lettere *b)* e *c)* sono abrogate;

e) all'articolo 10 i commi 1, 5 e 6 sono abrogati;

f) all'articolo 11, comma 4, le parole: «rilascio del certificato di sicurezza, nonché il» sono soppresse;

g) all'articolo 12 il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione della presente decreto è riconosciuto, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci. Inoltre, entro il 1° gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione è consentito, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'infrastruttura per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria presta inoltre i servizi di cui all'articolo 20 alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dal presente decreto, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità e di trasparenza, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacità.»;

h) all'articolo 20 il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercato.»;

i) all'articolo 20, comma 2, le parole: «a condizioni eque e non discriminatorie» sono sostituite dalle seguenti: «a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti»;

l) all'articolo 37, comma 3, la lettera *e)* è sostituita dalla seguente:

«*e)* accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del presente decreto.»;

m) all'articolo 37, «comma 3, la lettera *f)* è soppressa.

2. L'ultimo periodo del comma 67 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è abrogato.

3. In attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera *a)*, l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall'Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonché da qualsiasi altra norma legislativa e regolamentare anche di carattere tecnico, resta efficace nei limiti della compatibilità con il recepimento della direttiva 2004/49/CE operato con il presente decreto.

Art. 26.

Risorse dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie - Copertura finanziaria

1. Al funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 4 si provvede nei limiti delle seguenti risorse:

a) istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. S.p.A. Conseguentemente è ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'economia e delle finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per l'importo di 11.900.000 euro;

b) le entrate proprie dell'Agenzia, costituite dai proventi, derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio riservate all'agenzia dall'articolo 16, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2004/49/CE, e dagli introiti previsti nel proprio regolamento dall'Agenzia. Tali entrate sono direttamente riscosse dall'Agenzia con destinazione all'implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali;

c) l'incremento dell'1 per cento, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A. L'importo corrispondente all'incremento viene incassato da RFI e corrisposto all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie.

Art. 27.

Disposizioni transitorie e finali

1. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto l'Agenzia elabora, attraverso il riordino dell'attuale, un nuovo quadro normativo che tenga conto dell'ambito di applicazione del presente decreto, dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e preveda l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, nonché l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilità frai soggetti interessati.

2. Il Ministro delle infrastrutture, sentito il Ministro dei trasporti, provvede ad adeguare l'atto di concessione per la gestione dell'infrastruttura nazionale, al fine di renderlo coerente con le disposizioni del presente decreto.

3. Al fine di garantire la continuità nel presidio della sicurezza ferroviaria e nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, nelle more dell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza di cui al presente decreto, come disciplinata dall'articolo 4, resta fermo il vigente quadro normativo in materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A.

4. Sulle reti regionali isolate e non isolate interessate da traffico merci individuate dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'applicazione del presente decreto è posticipata di tre anni, per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza. Le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura, possono continuare ad operare fino a tale data sulla relativa rete senza certificato di sicurezza. In tale caso il direttore di esercizio è responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753.

5. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 agosto 2007

NAPOLITANO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

BONINO, *Ministro per le politiche europee*

BIANCHI, *Ministro dei trasporti*

D'ALEMA, *Ministro degli affari esteri*

MASTELLA, *Ministro della giustizia*

PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*

NICOLAIS, *Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione*

DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*

Visto, *il Guardasigilli:* MASTELLA

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Indicatori comuni di sicurezza che devono essere notificati all'Agenzia.

Qualora emergano fatti nuovi od errori successivamente all'invio della relazione, l'Agenzia provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile ed, al più tardi all'atto della pubblicazione della relazione annuale successiva.

Laddove l'informazione è disponibile, per gli indicatori relativi ad incidenti di cui al punto 1 in appresso si applica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari.

1. INDICATORI RELATIVI AD INCIDENTI.

1. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di incidenti e suddivisione in base alla seguente tipologia:

collisioni di treni, comprese le collisioni con ostacoli presenti all'interno della sagoma limite;

deragliamenti di treni;

incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni;

incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimenti, eccetto i suicidi;

suicidi;

incidenti al materiale rotabile;

altri.

2. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di persone gravemente ferite o morte per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

passeggeri (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri);

addetti, compreso il personale di ditte appaltatrici;

utilizzatori dei passaggi a livello;

persone non autorizzate, presenti negli impianti ferroviari;

altri.

2. Indicatori relativi ad inconvenienti e «quasi incidenti».

1. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di rotaie danneggiate, di sgembi dei binari e di guasti all'apparato di segnalamento laterale.

2. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di segnali di pericolo non rispettati.

3. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di ruote ed assali danneggiati sul materiale rotabile in servizio.

3. Indicatori relativi alle conseguenze degli incidenti.

1. Costo totale e relativo (per treni-chilometro) in euro di tutti gli incidenti, computando ed includendo, ove possibile, i costi seguenti:

decessi e lesioni;

risarcimenti per perdita o danneggiamento dei beni dei passeggeri, del personale o di terzi, compresi i danni provocati all'ambiente;

sostituzione o riparazione di materiale rotabile od impianti ferroviari danneggati;

ritardi, perturbazioni e deviazioni del traffico, compresi i sovraccosti in termini di personale e perdita di future entrate.

2. Numero totale e relativo (rispetto alle ore effettivamente lavorate) di ore lavorative del personale e delle imprese appaltatrici perse a seguito ad incidenti.

4. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione.

1. Percentuale di strada ferrata dotata di sistema ATP (Automatic train protection) in servizio, percentuale di treni-chilometro dotati di sistema ATP.

2. Numero dei passaggi a livello (totale e per chilometro di linea). Percentuale di passaggi a livello con protezione automatica o manuale.

5. Indicatori relativi alla gestione della sicurezza.

Audit interni svolti dai Gestori dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie quali previsti nella documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza. Numero totale degli audit effettivamente realizzati e percentuale rispetto a quelli richiesti e/o programmati.

6. Definizioni.

Nel trasmettere i dati previsti dal presente allegato, i soggetti responsabili delle relazioni possono valersi delle definizioni relative agli indicatori ed ai metodi di calcolo dei costi utilizzati in Italia a livello nazionale. Tutte le definizioni relative agli indicatori sono illustrati in un allegato della relazione annuale di cui all'articolo 7.

Allegato II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione, secondo la procedura dell'articolo 12, comprendono:

15. Norme relative agli obiettivi ed ai metodi di sicurezza in vigore in Italia;

16. Norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;

17. Norme relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio ed alla manutenzione di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI. La notifica include le norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione ed i requisiti relativi alle procedure di collaudo;

18. Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;

19. Norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;

20. Norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché ancora non oggetto di una STI;

21. Norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

Allegato III

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza.

Il sistema di gestione della sicurezza deve essere documentato in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Occorre indicare come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza.

2. Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza.

Gli elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza sono i seguenti:

a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;

b) obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;

c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici ed operativi in vigore, nuovi e modificati od altre prescrizioni contenute:

nelle STI;

oppure

nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 11 e all'allegato II;

oppure

in altre norme pertinenti;

oppure

in decisioni dell'Agenzia,

nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del fischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;

e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;

f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;

g) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;

h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati ed analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;

i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità suppliche competente;

j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

ALLEGATO IV

DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICO DELLA RETE

Per consentire all'Agenzia di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:

la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle STI o a parti di STI e alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale, ed al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità;

la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfino i requisiti previsti dalla STI o dalle norme nazionali vigenti e che siano state debitamente certificate;

la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato, fornendo la prova che tale materiale sia conforme alle STI od alle norme nazionali e che sia stato debitamente certificato.

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI ed agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

ALLEGATO V

CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE DI INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI

1. SINTESI.

La sintesi riporta una breve descrizione dell'evento, l'ora ed il luogo in cui questo si è verificato e le conseguenze. Indica, inoltre, le cause dirette, le concause e le cause indirette stabilite dall'indagine.

Contiene infine le raccomandazioni principali formulate ed i relativi destinarari.

2. FATTI IN IMMEDIATA RELAZIONE ALL'EVENTO.

1. *Evento:*

data, ora e lugo dell'evento;

descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso ed emergenza;

decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

2. *Circostanze dell'evento:*

personale ed imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni;

treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto;

descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento - tipo di binari, deviatoi, intersezioni, segnali, protezioni del treno;

mezzi di comunicazione;

lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze;

attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi;

attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

3. *Decessi, lesioni, danni materiali:*

passeggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici;

merci, bagagli ed altri beni;

materiale rotabile, infrastruttura ed ambiente.

4. *Circostanze esterne:*

Condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. Resoconto dell'indagine.

1. *Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati):*

personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici;

altri testimoni.

2. *Sistema di gestione della sicurezza:*

quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi;

requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione;

modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati;

interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3. *Norma e regolamenti:*

norme pertinenti e regolamenti comunitari e nazionali;

altre norme quali norme di esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.

4. *Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:*

sistema di segnalamento e comando-controllo, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati;

infrastruttura;

apparecchiature di comunicazione;

materiale rotabile, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dei dati.

5. *Documentazione del sistema operativo:*

provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico ed il segnalamento;

scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni;

provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.

6. *Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:*

tempo lavorativo del personale coinvolto;

circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico e psicologico;

architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.

7. *Eventi precedenti dello stesso tipo.*

4. Analisi e conclusioni.

1. *Resoconto finale della catena di eventi:*

conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. *Discussione:*

analisi dei fatti rilevati nel capitolo 3 per determinare le cause dell'evento e valutare le prestazioni dei servizi di soccorso.

3. *Conclusioni:*

cause dirette ed immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici;

cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure ed alla manutenzione;

cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo ed all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

4. *Osservazioni aggiuntive:*

carenze rilevate durante l'indagine, ma non pertinenti ai fini della determinazione delle cause.

5. *Provvedimenti adottati*

Resoconto dei provvedimenti già presi o adottati successivamente all'evento.

6. *Raccomandazioni.*

———

NOTE

Avvertenza:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione del decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per regolamenti e direttive CE vengono forniti gli estremi di pubblicazioni nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (GUUE).

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione delega l'esercizio della funzione legislativa al Governo, per un periodo di tempo limitato e per oggetti definiti, previa determinazione di principi e criteri direttivi.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere dì promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— L'art. 1 e l'allegato «B» della legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, (Legge comunitaria 2005.), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 8 febbraio 2006, n. 32, 2005, n. 9, così dispongono:

«Art. 1 *(Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie).* — 1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati A e B.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma, ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 9, scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione della direttiva 2003/123/CE, della direttiva 2004/9/CE, della direttiva 2004/36/CE, della direttiva 2004/49/CE, della direttiva 2004/50/CE, della direttiva 2004/54/CE, della direttiva 2004/80/CE, della direttiva 2004/81/CE, della direttiva 2004/83/CE, della direttiva 2004/113/CE della direttiva 2005/14/CE, della direttiva 2005/19/CE, della direttiva 2005/28/CE, della direttiva 2005/36/CE e della direttiva 2005/60/CE sono corredati dalla relazione tecnica di cui all'art. 11-*ter*, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni. Su di essi è richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento all'esigenza di garantire il rispetto dell'art. 81, quarto comma, della Costituzione, ritrasmette alle Camere i testi, corredati dei necessari elementi integrativi di informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni competenti per i profili finanziari, che devono essere espressi entro venti giorni.

5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può emanare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 6.

6. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1 adottato per l'attuazione della direttiva 2004/109/CE, di cui all'allegato B, il Governo, nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi di cui all'art. 3 e con la procedura prevista dal presente articolo, può emanare disposizioni integrative e correttive al fine di tenere conto delle eventuali disposizioni di attuazione adottate dalla Commissione europea secondo la procedura di cui all'art. 27, paragrafo 2, della medesima direttiva.

7. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione e dall'art. 16, comma 3, della legge 4 febbraio 2005, n. 11, si applicano le disposizioni di cui all'art. 11, comma 8, della medesima legge n. 11 del 2005.

8. Il Ministro per le politiche comunitarie, nel caso in cui una o più deleghe di cui al comma 1 non risulti ancora esercitata trascorsi quattro mesi dal termine previsto dalla direttiva per la sua attuazione, trasmette alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione che dia conto dei motivi addotti dai Ministri con competenza istituzionale prevalente per la materia a giustificazione del ritardo. Il Ministro per le politiche comunitarie ogni quattro mesi informa altresì la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica sullo stato di attuazione delle direttive da parte delle regioni e delle province autonome nelle materie di loro competenza.

9. Il Governo, quando non intende conformarsi ai pareri parlamentari di cui al comma 3, relativi a sanzioni penali contenute negli schemi di decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese negli allegati A e B, ritrasmette con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni i testi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica. Decorsi trenta giorni dalla data di ritrasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza di nuovo parere.».

«ALLEGATO B
(Articolo 1, commi 1 e 3)

98/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 1998, sulla protezione giuridica delle invenzioni biotecnologiche.

2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

2003/123/CE del Consiglio, del 22 dicembre 2003, che modifica la direttiva 90/435/CEE concernente il regime fiscale comune applicabile alle società madri e figlie di Stati membri diversi.

2004/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, concernente l'ispezione e la verifica della buona pratica di laboratorio (BPL).

2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari.

2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'art. 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie).

2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.

2004/80/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa all'indennizzo delle vittime di reato.

2004/81/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, riguardante il titolo di soggiorno da rilasciare ai cittadini di paesi terzi vittime della tratta di esseri umani o coinvolti in un'azione di favoreggiamento dell'immigrazione illegale che cooperino con le autorità competenti.

2004/82/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate.

2004/83/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, recante norme minime sull'attribuzione, a cittadini di Paesi terzi o apolidi, della qualifica di rifugiato o di persona altrimenti bisognosa di protezione internazionale, nonché norme minime sul contenuto della protezione riconosciuta.

2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica e che abroga la direttiva 89/336/CEE.

2004/109/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, sull'armonizzazione degli obblighi di trasparenza riguardanti le informazioni sugli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato e che modifica la direttiva 2001/34/CE.

2004/113/CE del Consiglio, del 13 dicembre 2004, che attua il principio della parità di trattamento tra uomini e donne per quanto riguarda l'accesso a beni e servizi e la loro fornitura.

2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica la direttiva 72/166/CEE, la direttiva 84/5/CEE, la direttiva 88/357/CEE e la direttiva 90/232/CEE tutte del Consiglio e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

2005/19/CE del Consiglio, del 17 febbraio 2005, che modifica la direttiva 90/434/CEE relativa al regime fiscale comune da applicare alle fusioni, alle scissioni, ai conferimenti d'attivo ed agli scambi d'azioni concernenti società di Stati membri diversi.

2005/28/CE della Commissione, dell'8 aprile 2005, che stabilisce i princìpi e le linee guida dettagliate per la buona pratica clinica relativa ai medicinali in fase di sperimentazione a uso umano nonché i requisiti per l'autorizzazione alla fabbricazione o importazione di tali medicinali.

2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali.

2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo.».

— La Direttiva 29 aprile 2004, n. 2004/49/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacita di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)», è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164; è entrata in vigore il 30 aprile 2004. Il testo della presente direttiva è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.».

— La Direttiva 29 aprile 2004, n. 2004/51/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie», è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164 ; è entrata in vigore il 30 aprile 2004. Il testo della presente direttiva è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

— La Direttiva 23 luglio 1996, n. 96/48/CE «Direttiva del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.» è pubblicata nella G.U.C.E. 17 settembre 1996, n. L 235.; è entrata in vigore l'8 ottobre 1996.

— La Direttiva 19 marzo 2001, n. 2001/16/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale» è pubblicata nella G.U.C.E. 20 aprile 2001, n. L 110, è entrata in vigore il 20 aprile 2001.

— La Direttiva 29 aprile 2004, n. 2004/50/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale», è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164; è entrata in vigore il 30 aprile 2004. Il testo della presente direttiva è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

— La legge 17 maggio 1985, n. 210 «Istituzione dell'ente «Ferrovie dello Stato»», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 maggio 1985, n. 126.

— L'art. 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52 «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 1994», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 10 febbraio 1996, n. 34, supplemento ordinario, così dispone:

«Art. 47 *(Procedure di certificazione e/o attestazione finalizzate alla marcatura CE)*. — 1. Le spese relative alle procedure di certificazione e/o attestazione per l'apposizione della marcatura CE, previste dalla normativa comunitaria, nonché quelle conseguenti alle procedure di riesame delle istanze presentate per le stesse finalità, sono a carico del fabbricante o del suo rappresentante stabilito nell'Unione europea.

2. Le spese relative alle procedure finalizzate all'autorizzazione degli organismi ad effettuare le procedure di cui al comma 1 sono a carico dei richiedenti. Le spese relative ai successivi controlli sugli organismi autorizzati sono a carico di tutti gli organismi autorizzati per la medesima tipologia dei prodotti. I controlli possono avvenire anche mediante l'esame a campione dei prodotti certificati.

3. I proventi derivanti dalle attività di cui al comma 1, se effettuate da organi dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato, e dall'attività di cui al comma 2, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministro del tesoro, agli stati di previsione dei Ministeri interessati sui capitoli destinati al funzionamento dei servizi preposti, per lo svolgimento delle attività di cui ai citati commi e per l'effettuazione dei controlli successivi sul mercato che possono essere effettuati dalle autorità competenti mediante l'acquisizione temporanea a titolo gratuito dei prodotti presso i produttori, i distributori ed i rivenditori.

4. Con uno o più decreti dei Ministri competenti per materia, di concerto con il Ministro del tesoro, sono determinate ed aggiornate, almeno ogni due anni, le tariffe per le attività autorizzative di cui al comma 2 e per le attività di cui al comma 1 se effettuate da organi dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato, sulla base dei costi effettivi dei servizi resi, nonché le modalità di riscossione delle tariffe stesse e dei proventi a copertura delle spese relative ai controlli di cui al comma 2. Con gli stessi decreti sono altresì determinate le modalità di erogazione dei compensi dovuti, in base alla vigente normativa, al personale dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato addetto alle attività di cui ai medesimi commi 1 e 2, nonché le modalità per l'acquisizione a titolo gratuito e la successiva eventuale restituzione dei prodotti ai fini dei controlli sul mercato effettuati dalle amministrazioni vigilanti nell'ambito dei poteri attribuiti dalla normativa vigente. L'effettuazione dei controlli dei prodotti sul mercato, come disciplinati dal presente comma, non deve comportare ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

5. Con l'entrata in vigore dei decreti applicativi del presente articolo, sono abrogate le disposizioni incompatibili emanate in attuazione di direttive comunitarie in materia di certificazione CE.

6. I decreti di cui al comma 4 sono emanati entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore dei provvedimenti di recepimento delle direttive che prevedono l'apposizione della marcatura CE; trascorso tale termine, si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica; le amministrazioni inadempienti sono tenute a fornire i dati di spettiva competenza.».

— L'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante la «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, supplemento ordinario, così recita:

«Art. 14 *(Decreti legislativi)*. — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'art. 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di «decreto legislativo» e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei Ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», è pubblicato nel supplemento orinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 15 novembre 1980, n. 314.

— L'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 29 dicembre 2000, n. 302, supplemento ordinario, così dispone:

«Art. 131 *(Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari)*. — 1. Al fine di garantire il contenimento delle tariffe e il risanamento finanziario delle attività di trasporto ferroviario, il Ministro dei trasporti e della navigazione può rilasciare titoli autorizzatori ai soggetti in possesso dei requisiti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, anche in deroga a quanto disposto dagli articoli 1, comma 1, lettera *a)*, e 3, comma 1, lettera *a)*, del medesimo

decreto, a condizione di reciprocità qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate; può altresì autorizzare la società Ferrovie dello Stato S.p.A. e le aziende in concessione ad effettuare operazioni in leasing per l'approvvigionamento d'uso di materiale rotabile. Gli articoli 14 e 18 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, si applicano per la parte concernente l'infrastruttura ferroviaria e cessano di applicarsi al trasporto ferroviario. La società Ferrovie dello Stato S.p.A. delibera le conseguenti modifiche statutarie.

2.

3. Al fine di garantire la sollecita conclusione dei lavori relativi alla tratta ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano approvati nella conferenza di servizi tenutasi il 14 luglio 2000 ed il contenimento dei costi di realizzazione, anche in relazione alle esigenze connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali del 2006, il Ministro dei trasporti e della navigazione entro i quindici giorni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge istituisce l'Osservatorio permanente per il monitoraggio dei lavori relativi alla medesima tratta ferroviaria, composto da sei componenti, di cui uno nominato dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e cinque nominati dal Ministro dei trasporti e della navigazione e designati, rispettivamente, dal Ministro medesimo, dal presidente della regione Lombardia, dal presidente della regione Piemonte, dalla TAV S.p.A. e dal General Contractor affidatario della progettazione esecutiva e dei lavori di costruzione. Ai componenti non spetta alcun compenso. I servizi di segreteria dell'Osservatorio sono assicurati dal Ministero dei trasporti e della navigazione nell'àmbito delle ordinarie dotazioni organiche e finanziarie. Ai lavori di cui al presente comma non si applicano le disposizioni del comma 2.

4.

5. Tutte le operazioni di ristrutturazione della società Ferrovie dello Stato S.p.A. effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE, 95/18/CE e 95/19/CE, così come recepite dal decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e successive modificazioni, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, nonché della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 marzo 1999, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta e tassa. Gli eventuali maggiori valori realizzati o iscritti, in conseguenza delle predette operazioni, nei bilanci delle società interessate non sono riconosciuti ai fini delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.».

— Il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 «Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 luglio 2003, n. 170, supplemento ordinario.

— Il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri», é pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 maggio 2006, n. 114.

— La legge 17 luglio 2006, n. 233 «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri. Delega al Governo per il coordinamento delle disposizioni in materia di funzioni e organizzazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 luglio 2006, n. 164.

Note all'art. 3:

— Per le direttive 2001/16/CE e 96/48/CE, si veda nelle note alle premesse.

— Per il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, si rimanda alle note alle premesse.

— Per la direttiva 96/48/CE, si veda nelle note alle premesse.

— Per la direttiva 2001/16/CE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 4:

— Per la direttiva 2004/49/CE, si veda nelle note alle premesse.

— Gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 «Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 30 agosto 1999, n. 203, supplemento ordinario, così dispongono:

«Art. 8 *(L'ordinamento)*. — 1. Le agenzie sono strutture che, secondo le previsioni del presente decreto legislativo, svolgono attività a carattere tecnico-operativo di interesse nazionale, in atto esercitate da Ministeri ed enti pubblici. Esse operano al servizio delle amministrazioni pubbliche, comprese anche quelle regionali e locali.

2. Le agenzie hanno piena autonomia nei limiti stabiliti dalla legge e sono sottoposte al controllo della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20. Esse sono sottoposte ai poteri di indirizzo e di vigilanza di un Ministro secondo le disposizioni del successivo comma 4, e secondo le disposizioni generali dettate dagli articoli 3, comma 1, e 14 del decreto legislativo n. 29 del 1993 e successive modificazioni.

3. L'incarico di direttore generale dell'agenzia viene conferito in conformità alle disposizioni dettate dal precedente art. 5 del presente decreto per il conferimento dell'incarico di capo del dipartimento.

4. Con regolamenti emanati ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono emanati gli statuti delle agenzie istituite dal presente decreto legislativo, in conformità ai seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) definizione delle attribuzioni del direttore generale dell'agenzia anche sulla base delle previsioni contenute nel precedente art. 5 del presente decreto con riferimento al capo del dipartimento;

b) attribuzione al direttore generale e ai dirigenti dell'agenzia dei poteri e della responsabilità della gestione, nonché della responsabilità per il conseguimento dei risultati fissati dal Ministro competente nelle forme previste dal presente decreto; nell'ambito, ove possibile, di massimali di spesa predeterminati dal bilancio o, nell'ambito di questo, dal Ministro stesso;

c) previsione di un comitato direttivo, composto da dirigenti dei principali settori di attività dell'agenzia, in numero non superiore a quattro, con il compito di coadiuvare il direttore generale nell'esercizio delle attribuzioni ad esso conferite;

d) definizione dei poteri ministeriali di vigilanza, che devono comprendere, comunque, oltre a quelli espressamente menzionati nel precedente comma 2:

*d*1) l'approvazione dei programmi di attività dell'agenzia e di approvazione dei bilanci e rendiconti, secondo modalità idonee a garantire l'autonomia dell'agenzia;

*d*2) l'emanazione di direttive con l'indicazione degli obiettivi da raggiungere;

*d*3) l'acquisizione di dati e notizie e l'effettuazione di ispezioni per accertare l'osservanza delle prescrizioni impartite;

*d*4) l'indicazione di eventuali specifiche attività da intraprendere;

e) definizione, tramite una apposita convenzione da stipularsi tra il ministro competente e il direttore generale dell'agenzia, degli obiettivi specificamente attribuiti a questa ultima, nell'ambito della missione ad essa affidata dalla legge; dei risultati attesi in un arco temporale determinato; dell'entità e delle modalità dei finanziamenti da accordare all'agenzia stessa; delle strategie per il miglioramento dei servizi; delle modalità di verifica dei risultati di gestione; delle modalità necessarie ad assicurare al Ministero competente la conoscenza dei fattori gestionali interni all'agenzia, quali l'organizzazione, i processi e l'uso delle risorse;

f) attribuzione all'agenzia di autonomia di bilancio, nei limiti del fondo stanziato a tale scopo in apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero competente; attribuzione altresì all'agenzia di autonomi poteri per la determinazione delle norme concernenti la propria organizzazione ed il proprio funzionamento, nei limiti fissati dalla successiva lettera *l)*;

g) regolazione su base convenzionale dei rapporti di collaborazione, consulenza, assistenza, servizio, supporto, promozione tra l'agenzia ed altre pubbliche amministrazioni, sulla base di convenzioni quadro da deliberarsi da parte del Ministro competente;

h) previsione di un collegio dei revisori, nominato con decreto del Ministro competente, composto di tre membri, due dei quali scelti tra gli iscritti all'albo dei revisori dei conti o tra persone in possesso

di specifica professionalità; previsione di un membro supplente; attribuzione dei relativi compensi, da determinare con decreto del Ministro competente di concerto con quello del tesoro;

i) istituzione di un apposito organismo preposto al controllo di gestione ai sensi del decreto legislativo di riordino e potenziamento dei meccanismi e strumenti di monitoraggio e valutazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati dell'attività svolta dalle amministrazioni pubbliche;

l) determinazione di una organizzazione dell'agenzia rispondente alle esigenze di speditezza, efficienza ed efficacia dell'adozione amministrativa; attribuzione a regolamenti interni di ciascuna agenzia, adottati dal direttore generale dell'agenzia e approvati dal Ministro competente, della possibilità di adeguare l'organizzazione stessa, nei limiti delle disponibilità finanziarie, alle esigenze funzionali, e devoluzione ad atti di organizzazione di livello inferiore di ogni altro potere di organizzazione; applicazione dei criteri di mobilità professionale e territoriale previsti dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni e integrazioni;

m) facoltà del direttore generale dell'agenzia di deliberare e proporre all'approvazione del Ministro competente, di concerto con quello del tesoro, regolamenti interni di contabilità ispirati, ove richiesto dall'attività dell'agenzia, a principi civilistici, anche in deroga alle disposizioni sulla contabilità pubblica.».

«Art. 9 *(Il personale e la dotazione finanziaria)*. — 1. Alla copertura dell'organico delle agenzie, nei limiti determinati per ciascuna di esse dai successivi articoli, si provvede, nell'ordine:

a) mediante l'inquadramento del personale trasferito dai Ministeri e dagli enti pubblici, di cui al precedente art. 8, comma 1;

b) mediante le procedure di mobilità di cui al capo III del titolo II del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni;

c) a regime, mediante le ordinarie forme di reclutamento.

2. Al termine delle procedure di inquadramento di cui al precedente comma 1, sono corrispondentemente ridotte le dotazioni organiche delle amministrazioni e degli enti di provenienza e le corrispondenti risorse finanziarie sono trasferite all'agenzia. In ogni caso, le suddette dotazioni organiche non possono essere reintegrate.

3. Al personale inquadrato nell'organico dell'agenzia, ai sensi del precedente comma 1, è mantenuto il trattamento giuridico ed economico spettante presso gli enti, le amministrazioni e gli organismi di provenienza al momento dell'inquadramento, fino alla stipulazione del primo contratto integrativo collettivo di ciascuna agenzia.

4. Gli oneri di funzionamento dell'agenzia sono coperti:

a) mediante le risorse finanziarie trasferite da amministrazioni, secondo quanto disposto dal precedente comma 2;

b) mediante gli introiti derivanti dai contratti stipulati con le amministrazioni per le prestazioni di collaborazione, consulenza, assistenza, servizio, supporto, promozione;

c) mediante un finanziamento annuale, nei limiti del fondo a tale scopo stanziato in apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero competente e suddiviso in tre capitoli, distintamente riferiti agli oneri di gestione, calcolati tenendo conto dei vincoli di servizio, alle spese di investimento, alla quota incentivante connessa al raggiungimento degli obiettivi gestionali.».

— Per la direttiva 2004/49/CE, si veda nella note alle premesse.

— L'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante la «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, supplemento ordinario, così recita:

«Art. 17 *(Regolamenti)*. — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunziarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi, nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;

e) [l'organizzazione del lavoro ed i rapporti di lavoro dei pubblici dipendenti in base agli accordi sindacali].

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio di Stato, sono emanati i regolamenti per la disciplina delle materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi della Repubblica, autorizzando l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinano le norme generali regolatrici della materia e dispongono l'abrogazione delle norme vigenti, con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.

3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di compaenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione.

4. I regolamenti di cui al comma 1 ed i regolamenti ministeriali ed interministeriali, che devono recare la denominazione di «regolamento», sono adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

4-*bis*. L'organizzazione e la disciplina degli uffici dei Ministeri sono determinate, con regolamenti emanati ai sensi del comma 2, su proposta del Ministro competente d'intesa con il Presidente del Consiglio dei Ministri e con il Ministro del tesoro, nel rispetto dei princìpi posti dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, con i contenuti e con l'osservanza dei criteri che seguono:

a) riordino degli uffici di diretta collaborazione con i Ministri ed i Sottosegretari di Stato, stabilendo che tali uffici hanno esclusive competenze di supporto dell'organo di direzione politica e di raccordo tra questo e l'amministrazione;

b) individuazione degli uffici di livello dirigenziale generale, centrali e periferici, mediante diversificazione tra strutture con funzioni finali e con funzioni strumentali e loro organizzazione per funzioni omogenee e secondo criteri di flessibilità eliminando le duplicazioni funzionali;

c) previsione di strumenti di verifica periodica dell'organizzazione e dei risultati;

d) indicazione e revisione periodica della consistenza delle piante organiche;

e) previsione di decreti ministeriali di natura non regolamentare per la definizione dei compiti delle unità dirigenziali nell'ambito degli uffici dirigenziali generali.».

— Gli articoli 40 e 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 maggio 2001, n. 106, supplemento ordinario, così dispongono:

«Art 40 *(Contratti collettivi nazionali e integrativi)*. (Art. 45 del decreto legislativo n. 29 del 1993, come sostituito prima dall'art. 15 del decreto legislativo n. 470 del 1993 e poi dall'art. 1 del decreto legislativo n. 396 del 1997 e successivamente modificato dall'art. 43, comma 1 del decreto legislativo n. 80 del 1998). — 1. La contrattazione collettiva si svolge su tutte le materie relative al rapporto di lavoro ed alle relazioni sindacali.

2. Mediante appositi accordi tra l'ARAN e le confederazioni rappresentative ai sensi dell'art. 43, comma 4, sono stabiliti i comparti della contrattazione collettiva nazionale riguardanti settori omogenei o affini. I dirigenti costituiscono un'area contrattuale autonoma relativamente a uno o più comparti. I professionisti degli enti pubblici, già appartenenti alla X qualifica funzionale, costituiscono, senza alcun onere aggiuntivo di spesa a carico delle amministrazioni interessate, unitamente alla dirigenza, in separata sezione, un'area contrattuale autonoma, nel rispetto della distinzione di ruolo e funzioni. Resta fermo per l'area contrattuale della dirigenza del ruolo sanitario quanto previsto dall'art. 15 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, e successive modificazioni ed integrazioni. Agli accordi che definiscono i comparti o le aree contrattuali si applicano le procedure di cui all'art. 41, comma 6. Per le figure professionali che, in posizione

di elevata responsabilità, svolgono compiti di direzione o che comportano iscrizione ad albi e per gli archeologi e gli storici dell'arte aventi il requisito di cui all'art. 1, comma 3, della legge 7 luglio 1988, n. 254, nonché per gli archivisti di Stato, i bibliotecari e gli esperti di cui all'art. 2, comma 1, della medesima legge, che, in posizione di elevata responsabilità, svolgono compiti tecnico scientifici e di ricerca, sono stabilite discipline distinte nell'àmbito dei contratti collettivi di comparto.

3. La contrattazione collettiva disciplina, in coerenza con il settore privato, la durata dei contratti collettivi nazionali e integrativi, la struttura contrattuale e i rapporti tra diversi livelli. Le pubbliche amministrazioni attivano autonomi livelli di contrattazione collettiva integrativa, nel rispetto dei vincoli di bilancio risultanti dagli strumenti di programmazione annuale e pluriennale di ciascuna amministrazione. La contrattazione collettiva integrativa si svolge sulle materie e nei limiti stabiliti dai contratti collettivi nazionali, tra i soggetti e con le procedure negoziali che questi ultimi prevedono; essa può avere àmbito territoriale e riguardare più amministrazioni. Le pubbliche amministrazioni non possono sottoscrivere in sede decentrata contratti collettivi integrativi in contrasto con vincoli risultanti dai contratti collettivi nazionali o che comportino oneri non previsti negli strumenti di programmazione annuale e pluriennale di ciascuna amministrazione. Le clausole difformi sono nulle e non possono essere applicate.

4. Le pubbliche amministrazioni adempiono agli obblighi assunti con i contratti collettivi nazionali o integrativi dalla data della sottoscrizione definitiva e ne assicurano l'osservanza nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti.».

«Art. 35 *(Reclutamento del personale)*. (Art. 36, commi da 1 a 6 del decreto legislativo n. 29 del 1993, come sostituiti prima dall'art. 17 del decreto legislativo n. 546 del 1993 e poi dall'art. 22 del decreto legislativo n. 80 del 1998, successivamente modificati dall'art. 2, comma 2-*ter* del decreto-legge 17 giugno 1999, n. 180, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 269 del 1999; Art. 36-*bis* del decreto legislativo n. 29 del 1993, aggiunto dall'art. 23 del decreto legislativo n. 80 del 1998, e successivamente modificato dall'art. 274, comma 1 lettera aa) del decreto legislativo n. 267 del 2000). — 1. L'assunzione nelle amministrazioni pubbliche avviene con contratto individuale di lavoro:

a) tramite procedure selettive, conformi ai principi del comma 3, volte all'accertamento della professionalità richiesta, che garantiscano in misura adeguata l'accesso dall'esterno;

b) mediante avviamento degli iscritti nelle liste di collocamento ai sensi della legislazione vigente per le qualifiche e profili per i quali è richiesto il solo requisito della scuola dell'obbligo, facendo salvi gli eventuali ulteriori requisiti per specifiche professionalità.

2. Le assunzioni obbligatorie da parte delle amministrazioni pubbliche, aziende ed enti pubblici dei soggetti di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, avvengono per chiamata numerica degli iscritti nelle liste di collocamento ai sensi della vigente normativa, previa verifica della compatibilità della invalidità con le mansioni da svolgere. Per il coniuge superstite e per i figli del personale delle Forze armate, delle Forze dell'ordine, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e del personale della Polizia municipale deceduto nell'espletamento del servizio, nonché delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata di cui alla legge 13 agosto 1980, n. 466, e successive modificazioni ed integrazioni, tali assunzioni avvengono per chiamata diretta nominativa.

3. Le procedure di reclutamento nelle pubbliche amministrazioni si conformano ai seguenti princìpi:

a) adeguata pubblicità della selezione e modalità di svolgimento che garantiscano l'imparzialità e assicurino economicità e celerità di espletamento, ricorrendo, ove è opportuno, all'ausilio di sistemi automatizzati, diretti anche a realizzare forme di preselezione;

b) adozione di meccanismi oggettivi e trasparenti, idonei a verificare il possesso dei requisiti attitudinali e professionali richiesti in relazione alla posizione da ricoprire;

c) rispetto delle pari opportunità tra lavoratrici e lavoratori;

d) decentramento delle procedure di reclutamento;

e) composizione delle commissioni esclusivamente con esperti di provata competenza nelle materie di concorso, scelti tra funzionari delle amministrazioni, docenti ed estranei alle medesime, che non siano componenti dell'organo di direzione politica dell'amministrazione, che non ricoprano cariche politiche e che non siano rappresentanti sindacali o designati dalle confederazioni ed organizzazioni sindacali o dalle associazioni professionali.

4. Le determinazioni relative all'avvio di procedure di reclutamento sono adottate da ciascuna amministrazione o ente sulla base della programmazione triennale del fabbisogno di personale deliberata ai sensi dell'art. 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni ed integrazioni. Per le amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, le agenzie, ivi compresa l'Agenzia autonoma per la gestione dell'albo dei segretari comunali e provinciali, gli enti pubblici non economici e gli enti di ricerca, con organico superiore alle 200 unità, l'avvio delle procedure concorsuali è subordinato all'emanazione di apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per la funzione pubblica di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4-*bis*. L'avvio delle procedure concorsuali mediante l'emanazione di apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di cui al comma 4 si applica anche alle procedure di reclutamento a tempo determinato per contingenti superiori alle cinque unità, inclusi i contratti di formazione e lavoro, e tiene conto degli aspetti finanziari, nonché dei criteri previsti dall'art. 36.

5. I concorsi pubblici per le assunzioni nelle amministrazioni dello Stato e nelle aziende autonome si espletano di norma a livello regionale. Eventuali deroghe, per ragioni tecnico-amministrative o di economicità, sono autorizzate dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Per gli uffici aventi sede regionale, compartimentale o provinciale possono essere banditi concorsi unici circoscrizionali per l'accesso alle varie professionalità.

5-*bis*. I vincitori dei concorsi devono permanere nella sede di prima destinazione per un periodo non inferiore a cinque anni. La presente disposizione costituisce norma non derogabile dai contratti collettivi.

6. Ai fini delle assunzioni di personale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le amministrazioni che esercitano competenze istituzionali in materia di difesa e sicurezza dello Stato, di polizia, di giustizia ordinaria, amministrativa, contabile e di difesa in giudizio dello Stato, si applica il disposto di cui all'art. 26 della legge 1° febbraio 1989, n. 53, e successive modificazioni ed integrazioni.

7. Il regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi degli enti locali disciplina le dotazioni organiche, le modalità di assunzione agli impieghi, i requisiti di accesso e le procedure concorsuali, nel rispetto dei princìpi fissati dai commi precedenti.».

Note all'art. 5:

— L'art. 3 della legge 25 gennaio 2006, n. 29 «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. legge comunitaria 2005», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 8 febbraio 2006, n. 32, supplemento ordinario, così dispone:

«Art. 3 *(Princìpi e criteri direttivi generali della delega legislativa)*. — 1. Salvi gli specifici princìpi e criteri direttivi stabiliti dalle disposizioni di cui al capo II e in aggiunta a quelli contenuti nelle direttive da attuare, i decreti legislativi di cui all'art. 1 sono informati ai seguenti princìpi e criteri direttivi generali:

a) le amministrazioni direttamente interessate provvedono all'attuazione dei decreti legislativi con le ordinarie strutture amministrative;

b) ai fini di un migliore coordinamento con le discipline vigenti per i singoli settori interessati dalla normativa da attuare, sono introdotte le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, fatte salve le materie oggetto di delegificazione ovvero i procedimenti oggetto di semplificazione amministrativa;

c) al di fuori dei casi previsti dalle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a 150.000 euro e dell'arresto fino a tre anni, sono previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledano o espongano a pericolo interessi costituzionalmente protetti. In tali casi sono previste: la pena dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che espongano a pericolo o danneggino l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che rechino un danno di parti-

colare gravità. Nelle predette ipotesi, in luogo dell'arresto e dell'ammenda, possono essere previste anche le sanzioni alternative di cui agli articoli 53 e seguenti del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, e la relativa competenza del giudice di pace. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a 150 euro e non superiore a 150.000 euro é prevista per le infrazioni che ledano o espongano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni sopra indicate sono determinate nella loro entità, tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o all'ente nel cui interesse egli agisce. Entro i limiti di pena sopra indicati sono previste sanzioni identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per le violazioni omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi;

d) eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi recanti le norme necessarie per dare attuazione alle direttive nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile fare fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all'art. 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, per un ammontare complessivo non superiore a 50 milioni di euro;

e) all'attuazione di direttive che modificano precedenti direttive già attuate con legge o con decreto legislativo si procede, se la modificazione non comporta ampliamento della materia regolata, apportando le corrispondenti modificazioni alla legge o al decreto legislativo di attuazione della direttiva modificata;

f) i decreti legislativi assicurano in ogni caso che, nelle materie oggetto delle direttive da attuare, la disciplina sia pienamente conforme alle prescrizioni delle direttive medesime, tenuto anche conto delle eventuali modificazioni comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;

g) quando si verifichino sovrapposizioni di competenze fra amministrazioni diverse o comunque siano coinvolte le competenze di più amministrazioni statali, i decreti legislativi individuano, attraverso le più opportune forme di coordinamento, rispettando i principi di sussidiarietà, differenziazione, adeguatezza e leale collaborazione e le competenze delle regioni e degli altri enti territoriali, le procedure per salvaguardare l'unitarietà dei processi decisionali, la trasparenza, la celerità, l'efficacia e l'economicità nell'azione amministrativa e la chiara individuazione dei soggetti responsabili.».

Note all'art. 6:

— Per la direttiva 2004/49/CE si rimanda alle note delle premesse.

— Il Regolamento (CE) 29 aprile 2004, n. 881/2004 «Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)», è pubblicato nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164, è entrato in vigore il 1º maggio 2004. Il testo del presente regolamento è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

— Per la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 8:

— Per le direttive 2001/16/CE, 96/48/CE, si rimanda alle note delle premesse.

Note all'art. 14:

— L'art. 10 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 «Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 luglio 2003, n. 170, supplemento ordinario, così dispone:

«Art. 10 *(Certificato di sicurezza)*. — 1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce gli standard e le norme di sicurezza, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e vigila sulla loro applicazione.

2. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza di cui al presente articolo attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

3. Per il rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto possiede la formazione e le conoscenze necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione.

4. Ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie devono dimostrare che il materiale rotabile che compone i convogli è stato regolarmente omologato, immatricolato e sottoposto a tutti i controlli prescritti in materia dalla normativa vigente e secondo le regole di esercizio dell'infrastruttura in questione.

5. Il certificato di sicurezza è rilasciato, su richiesta del legale rappresentante dell'impresa, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria entro tre mesi dalla richiesta. Entro lo stesso termine il gestore dell'infrastruttura ferroviaria comunica ai richiedenti la ragione del mancato rilascio.

6. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria controlla periodicamente la sussistenza dei requisiti previsti dal presente decreto per il rilascio del certificato di sicurezza e può revocare in tutto o in parte il certificato stesso, informandone immediatamente l'autorità che ha rilasciato la licenza all'impresa ferroviaria, nel caso in cui accerta la perdita dei requisiti previsti dal presente articolo.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a rispettare gli obblighi di riservatezza inerenti alla tutela delle persone o delle imprese su notizie, informazioni e dati in proprio possesso, in conformità alla normativa in materia di tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali.

8. Per il rilascio del certificato di sicurezza il gestore dell'infrastruttura ferroviaria applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.».

Note all'art. 18:

— Per il decreto legislativo 18 maggio 2006, n. 181, si veda quanto nelle note alle premesse. — La legge 27 dicembre 2006, n. 296 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)» è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 27 dicembre 2006, n. 299, supplemento ordinario.

— Per l'art. 17 della legge n. 400/1988, si veda nelle note all'art. 4.

— L'art. 19 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 maggio 2001, n. 106, supplemento ordinario, così dispone:

«Art. 19 *(Incarichi di funzioni dirigenziali)*. (Art. 19 del decreto legislativo n. 29 del 1993, come sostituito prima dall'art. 11 del decreto legislativo n. 546 del 1993 e poi dall'art. 13 del decreto legislativo n. 80 del 1998 e successivamente modificato dall'art. 5 del decreto legislativo n. 387 del 1998). — 1. Per il conferimento di ciascun incarico di funzione dirigenziale si tiene conto, in relazione alla natura e alle caratteristiche degli obiettivi prefissati, delle attitudini e delle capacità professionali del singolo dirigente, valutate anche in considerazione dei risultati conseguiti con riferimento agli obiettivi fissati nella direttiva annuale e negli altri atti di indirizzo del Ministro. Al conferimento degli incarichi e al passaggio ad incarichi diversi non si applica l'art. 2103 del codice civile.

2. Tutti gli incarichi di funzione dirigenziale nelle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, sono conferiti secondo le disposizioni del presente articolo. Con il provvedimento di conferimento dell'incarico, ovvero con separato provvedimento del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro competente

per gli incarichi di cui al comma 3, sono individuati l'oggetto dell'incarico e gli obiettivi da conseguire, con riferimento alle priorità, ai piani e ai programmi definiti dall'organo di vertice nei propri atti di indirizzo e alle eventuali modifiche degli stessi che intervengano nel corso del rapporto, nonché la durata dell'incarico, che deve essere correlata agli obiettivi prefissati e che, comunque, non può essere inferiore a tre anni né eccedere il termine di cinque anni. Gli incarichi sono rinnovabili. Al provvedimento di conferimento dell'incarico accede un contratto individuale con cui è definito il corrispondente trattamento economico, nel rispetto dei princìpi definiti dall'art. 24. È sempre ammessa la risoluzione consensuale del rapporto.

3. Gli incarichi di Segretario generale di Ministeri, gli incarichi di direzione di strutture articolate al loro interno in uffici dirigenziali generali e quelli di livello equivalente sono conferiti con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro competente, a dirigenti della prima fascia dei ruoli di cui all'art. 23 o, con contratto a tempo determinato, a persone in possesso delle specifiche qualità professionali richieste dal comma 6.

4. Gli incarichi di funzione dirigenziale di livello generale sono conferiti con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro competente, a dirigenti della prima fascia dei ruoli di cui all'art. 23 o, in misura non superiore al 70 per cento della relativa dotazione, agli altri dirigenti appartenenti ai medesimi ruoli ovvero, con contratto a tempo determinato, a persone in possesso delle specifiche qualità professionali richieste dal comma 6.

4-*bis*. I criteri di conferimento degli incarichi di funzione dirigenziale di livello generale, conferiti ai sensi del comma 4 del presente articolo, tengono conto delle condizioni di pari opportunità di cui all'art. 7.

5. Gli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale sono conferiti, dal dirigente dell'ufficio di livello dirigenziale generale, ai dirigenti assegnati al suo ufficio ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera *c)*.

5-*bis*. Gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, entro il limite del 10 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia dei ruoli di cui all'art. 23 e del 5 per cento della dotazione organica di quelli appartenenti alla seconda fascia, anche a dirigenti non appartenenti ai ruoli di cui al medesimo art. 23, purché dipendenti delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, ovvero di organi costituzionali, previo collocamento fuori ruolo, comando o analogo provvedimento secondo i rispettivi ordinamenti.

5-*ter*. I criteri di conferimento degli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale, conferiti ai sensi del comma 5 del presente articolo, tengono conto delle condizioni di pari opportunità di cui all'art. 7.

6. Gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, entro il limite del 10 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia dei ruoli di cui all'art. 23 e dell'8 per cento della dotazione organica di quelli appartenenti alla seconda fascia, a tempo determinato ai soggetti indicati dal presente comma. La durata di tali incarichi, comunque, non può eccedere, per gli incarichi di funzione dirigenziale di cui ai commi 3 e 4, il termine di tre anni, e, per gli altri incarichi di funzione dirigenziale, il termine di cinque anni. Tali incarichi sono conferiti a persone di particolare e comprovata qualificazione professionale, che abbiano svolto attività in organismi ed enti pubblici o privati ovvero aziende pubbliche o private con esperienza acquisita per almeno un quinquennio in funzioni dirigenziali, o che abbiano conseguito una particolare specializzazione professionale, culturale e scientifica desumibile dalla formazione universitaria e postuniversitaria, da pubblicazioni scientifiche o da concrete esperienze di lavoro maturate, anche presso amministrazioni statali, ivi comprese quelle che conferiscono gli incarichi, in posizioni funzionali previste per l'accesso alla dirigenza, o che provengano dai settori della ricerca, della docenza universitaria, delle magistrature e dei ruoli degli avvocati e procuratori dello Stato. Il trattamento economico può essere integrato da una indennità commisurata alla specifica qualificazione professionale, tenendo conto della temporaneità del rapporto e delle condizioni di mercato relative alle specifiche competenze professionali. Per il periodo di durata dell'incarico, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio.

7.

8. Gli incarichi di funzione dirigenziale di cui al comma 3, al comma 5-*bis*, limitatamente al personale non appartenente ai ruoli di cui all'art. 23, e al comma 6, cessano decorsi novanta giorni dal voto sulla fiducia al Governo.

9. Degli incarichi di cui ai commi 3 e 4 è data comunicazione al Senato della Repubblica ed alla Camera dei deputati, allegando una scheda relativa ai titoli ed alle esperienze professionali dei soggetti prescelti.

10. I dirigenti ai quali non sia affidata la titolarità di uffici dirigenziali svolgono, su richiesta degli organi di vertice delle amministrazioni che ne abbiano interesse, funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca o altri incarichi specifici previsti dall'ordinamento, ivi compresi quelli presso i collegi di revisione degli enti pubblici in rappresentanza di amministrazioni ministeriali.

11. Per la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per il Ministero degli affari esteri nonché per le amministrazioni che esercitano competenze in materia di difesa e sicurezza dello Stato, di polizia e di giustizia, la ripartizione delle attribuzioni tra livelli dirigenziali differenti è demandata ai rispettivi ordinamenti.

12. Per il personale di cui all'art. 3, comma 1, il conferimento degli incarichi di funzioni dirigenziali continuerà ad essere regolato secondo i rispettivi ordinamenti di settore. Restano ferme le disposizioni di cui all'art. 2 della legge 10 agosto 2000, n. 246.

12-*bis*. Le disposizioni del presente art. costituiscono norme non derogabili dai contratti o accordi collettivi.».

Note all'art. 25:

— Si riporta il testo degli articoli 2, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 20 e 37 del citato decreto legislativo n. 188 del 2003, come modificato dal presente decreto:

«Art. 2 *(Princìpi)*. — 1. Le attività disciplinate dal presente decreto sono uniformate ai seguenti princìpi:

a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie;

b) possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di settore;

c) separazione contabile o costituzione di imprese separate per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia;

d) libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri e di merci per ferrovia da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie e negli articoli 49 e seguenti del Trattato CE, a condizioni eque, non discriminatorie *e trasparenti* e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.».

«Art. 4. *(Princìpi)*. — 1. Le imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in Italia devono possedere uno status giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione, ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali.

2. *(Abrogato)*.».

«Art. 6 *(Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria)*. — 1. L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri:

a) il possesso della licenza di cui all'art. 3, lettera *p)*, che legittima l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia, fermo restando che in caso di associazione tutte le imprese ferroviarie associate debbono essere titolari di licenza corrispondente al servizio da prestare;

b) la disponibilità in qualsiasi momento del certificato di sicurezza rilasciato, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria di cui si richiede l'utilizzo, ai sensi dell'art. 10;

c) *Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatori e trasparenti.*

2. Le imprese ferroviarie che intendono effettuare tutte o alcune delle tipologie di servizi di trasporto di seguito indicate, devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lettera *r)*:

a) nazionale merci;

b) nazionale passeggeri;

c) internazionale passeggeri, nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale.

3. In sede di stipulazione degli accordi previsti al comma 1, lettera *c)*, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una licenza rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione europea.».

«Art. 8 *(Requisiti per il rilascio della licenza)*. — 1. Le imprese ferroviarie devono essere in possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale per ottenere il rilascio della licenza.

2. Costituiscono requisiti di onorabilità:

a) non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta amministrativa o ad amministrazione straordinaria, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione civile, né essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti la richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata;

b) non aver riportato sentenza definitiva di condanna o di applicazione della pena ai sensi dell'art. 444 del codice di procedura penale per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumità, contro la pubblica amministrazione, per i delitti previsti dal titolo XI del libro V del codice civile e dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, ovvero per delitti non colposi per i quali la legge prevede la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione;

c) non aver riportato sentenze di condanna per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale per le società che intendessero effettuare trasporti di merci soggette a procedure doganali;

d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;

e) non sussista alcuno dei divieti previsti dall'art. 10 della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti.

3. I requisiti di cui al comma 2 devono essere posseduti:

a) dai titolari delle imprese individuali;

b) da tutti i soci delle società di persone;

c) dai soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;

d) dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di società.

4. Se non si tratta di imprese individuali il requisito di cui al comma 2, lettera *a)*, deve essere altresì posseduto dall'ente che esercita l'impresa.

5. Costituisce requisito di capacità finanziaria la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo non inferiore a dodici mesi.

6. Per l'effettuazione dell'esame di capacità finanziaria la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni e in particolare, dei seguenti elementi:

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente, prestiti;

b) fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa ferroviaria.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacità finanziaria di cui al comma 5 l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonché idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio.

8. In materia di competenza professionale, l'impresa ferroviaria garantisce:

a) di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza;

b) - c) (abrogati).

9. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;

b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonché alle modalità di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

10. Le informazioni di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 9 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.».

«Art. 10 *(Certificato di sicurezza)*. — 1. *(Abrogato)*.

2. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza di cui al presente articolo attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

3. Per il rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto possiede la formazione e le conoscenze necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione.

4. Ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie devono dimostrare che il materiale rotabile che compone i convogli è stato regolarmente omologato, immatricolato e sottoposto a tutti i controlli prescritti in materia dalla normativa vigente e secondo le regole di esercizio dell'infrastruttura in questione.

5.-6. *(Abrogati)*.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a rispettare gli obblighi di riservatezza inerenti alla tutela delle persone o delle imprese su notizie, informazioni e dati in proprio possesso, in conformità alla normativa in materia di tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali.

8. Per il rilascio del certificato di sicurezza il gestore dell'infrastruttura ferroviaria applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.».

«Art. 11 *(Princìpi)*. — 1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni; deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27.

5. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, ove l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria, le attività ed i compiti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1108/70.».

«Art. 12 *(Accesso all'infrastruttura ferroviaria)*. — 1. *Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione del presente decreto è riconosciuto, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'intera rete ferroviaria per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci. Inoltre, entro il 1º gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione è consentito a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'infrastruttura per l'esercizio di tutti itipt di servizi di trasporto ferroviario di merci. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria presta inoltre tutti i servizi di cui all'art. 20 alla associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dal presente decreto, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità e di trasparenza, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione e la relativa capacità.*

2. In caso di emergenza, ovvero di guasti che rendano l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, il gestore dell'infrastruttura, ove sussista assoluta necessità e urgenza, può disporre anche senza preavviso che le linee ferroviarie per le quali è stata effettuata assegnazione di capacità siano rese temporaneamente indisponibili per il tempo necessario alla riparazione del guasto o alla risoluzione del problema tecnico. Ove necessario, il gestore dell'infrastruttura può altresì richiedere alle imprese ferroviarie, con le modalità previste nel prospetto informativo della rete di cui all'art. 13, di mettere a disposizione risorse al fine di coadiuvarlo nel ripristino della normalità.».

«Art. 20 *(Servizi)*. — 1. Il gestore dell'infrastruttura garantisce alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e alle imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso, la fornitura dei seguenti servizi:

a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti di cui all'art. 25;

b) utilizzo della capacità assegnata;

c) uso degli scambi e dei raccordi;

d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;

e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

f) ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2. Le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto all'accesso ed all'utilizzo, *a condizioni eque non discriminatorie e trasparenti* di:

a) impianti di approvvigionamento di combustibile;

b) stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;

c) scali e terminali merci;

d) aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni;

e) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;

f) centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica;

g) servizi di manovra;

h) controllo dei trasporti di merci pericolose, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura;

i) assistenza alla circolazione di treni speciali, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura.

3. Il gestore dell'infrastruttura effettua le prestazioni di cui al comma 2 dietro pagamento di corrispettivi equi e non discriminatori, che tengano conto della situazione della concorrenza nel settore e può rifiutare le richieste delle imprese ferroviarie di fornitura dei servizi stessi esclusivamente qualora sussistano valide alternative a condizioni di mercato.

4. Il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura deve comunque garantire, anche nelle more dell'eventuale affidamento a terzi, una gestione efficiente, equa e non discriminatoria dei servizi in parola e ne risponde direttamente.

5. Su richiesta di ciascuna associazione internazionale di imprese ferroviarie o impresa ferroviaria il gestore dell'infrastruttura presta, ove disponibili, i seguenti servizi complementari:

a) corrente di trazione;

b) preriscaldamento treni passeggeri;

c) fornitura di combustibile e ogni altro servizio fornito presso le infrastrutture a cui è consentito l'accesso.

6. Il gestore dell'infrastruttura può, su espressa richiesta delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie o delle imprese ferroviarie, fornire, ove disponibili, i seguenti servizi ausiliari:

a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

b) fornitura di informazioni complementari;

c) verifica tecnica sul materiale rotabile.

Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire i servizi di cui al presente comma.

7. Se i servizi di cui ai commi 2, 5 e 6 sono offerti da un unico fornitore o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

8. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercato.

9. La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione ed all'acquisto dei servizi di cui al presente articolo, con particolare riguardo ai servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione, da parte delle imprese ferroviarie, deve essere contenuta nel decreto ministeriale di cui all'art. 1, comma 11. Nel prospetto informativo della rete, di cui all'art. 13, dovranno essere contenute le procedure specifiche di attuazione relative alla produzione e acquisto dei servizi di cui al presente articolo.».

«Art. 37 *(Organismo di regolazione)*. — 1. L'organismo di regolazione indicato all'art. 30 della direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni. Esso vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti, conformandosi ai princìpi di cui al presente articolo.

2. L'organismo di regolazione collabora con gli organismi degli altri Paesi membri della Comunità europea, scambiando informazioni sulle proprie attività, nonché sui principi e le prassi decisionali adottati, al fine di coordinare i rispettivi principi decisionali in àmbito comunitario.

3. Salvo quanto previsto dall'art. 29 in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha

il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria in relazione a quanto segue:

a) prospetto informativo della rete;

b) procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;

c) sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi di cui all'art. 20;

d) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui all'art. 20;

e) *accordi per l'accesso di cui all'art. 6 del presente decreto*;

f) (soppressa).

4. L'organismo di regolazione, nell'àmbito dei propri compiti istituzionali, ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata, tutte le informazioni che ritiene utili, in particolare al fine di poter garantire che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'art. 20, applicati dal gestore dell'infrastruttura, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori. Le informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi.

5. Con riferimento alle attività di cui al comma 3, l'organismo di regolazione decide sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio e adotta le misure necessarie volte a porre rimedio entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. Fatto salvo il comma 7, la decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata.

6. In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di assegnazione di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che, invece, essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

7. In ogni caso, avverso le determinazioni dell'organismo di regolazione è ammesso il sindacato giurisdizionale.

8. Il presente articolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.».

— L'art. 1, comma 67, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006),» pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 29 dicembre 2005, n. 302, supplemento ordinario, così come modificato dal decreto qui pubblicato è il seguente:

«67. L'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, cui è riconosciuta autonomia organizzativa e finanziaria, ai fini della copertura dei costi relativi al proprio funzionamento di cui al comma 65 determina annualmente l'ammontare delle contribuzioni ad essa dovute dai soggetti, pubblici e privati, sottoposti alla sua vigilanza, nonché le relative modalità di riscossione, ivi compreso l'obbligo di versamento del contributo da parte degli operatori economici quale condizione di ammissibilità dell'offerta nell'ambito delle procedure finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche. In sede di prima applicazione, il totale dei contributi versati non deve, comunque, superare lo 0,25 per cento del valore complessivo del mercato di competenza. L'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici può, altresì, individuare quali servizi siano erogabili a titolo oneroso, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo dei servizi stessi. I contributi e le tariffe previste dal presente comma sono predeterminati e pubblici. Eventuali variazioni delle modalità e della misura della contribuzione e delle tariffe, comunque nel limite massimo dello 0,4 per cento del valore complessivo del mercato di competenza, possono essere adottate dall'Autorità ai sensi del comma 65. In via transitoria, per l'anno 2006, nelle more dell'attivazione delle modalità di finanziamento previste dal presente comma, le risorse per il funzionamento dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici sono integrate, a titolo di anticipazione, con il contributo di 3,5 milioni di euro, che il predetto organismo provvederà a versare all'entrata del bilancio dello Stato entro il 31 dicembre 2006.».

— Per il decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980 e per il decreto legislativo n. 188/2003, si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 26:

— L'art. 1, comma 15, della legge n. 266 del 2005, è il seguente:

«15. A decorrere dall'anno 2006, nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero è istituito un fondo da ripartire, nel quale confluiscono gli importi indicati nell'elenco 3 allegato alla presente legge delle dotazioni di bilancio relative ai trasferimenti correnti alle imprese, con esclusione del comparto della radiodiffusione televisiva locale e dei contributi in conto interessi, delle spese determinate con la Tabella C della presente legge e di quelle classificate spese obbligatorie.».

Per la Direttiva 2004/49/CE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 27:

— L'art. 1 del citato decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 così dispone:

«Art. 1 *(Oggetto)*. — 1. Il presente decreto disciplina:

a) l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali, nonché i princìpi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo;

b) l'attività di trasporto per ferrovia effettuata da imprese ferroviarie operanti in Italia e i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alla modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie;

c) il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese ferroviarie;

d) i princìpi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo della infrastruttura.

2. Il presente decreto non si applica:

a) alle reti ferroviarie locali e regionali isolate, adibite al trasporto passeggeri;

b) alle reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani;

c) alle reti ferroviarie regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da parte di un'impresa ferroviaria la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto di interesse regionale, locale e interregionale di interesse locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

d) alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente al trasporto merci effettuato dal proprietario delle stesse infrastrutture.

3. Le reti ferroviarie rientranti nell'àmbito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei princìpi della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE e dal presente decreto, nonché dal decreto legislativo n. 422 del 1997 e successive modificazioni.

4. Per le reti di cui al comma 3 le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'art. 37 sono svolte dalle regioni interessate o da apposito organismo individuato dalle stesse sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2001/14/CE e dal presente decreto.

5. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate: le reti ferroviarie di cui al comma 3, i criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, i criteri relativi alla gestione delle licenze, le modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle regioni, con particolare riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché i criteri di applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera *c)*.».

— Per il decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980, si vedano le note alle premesse.

07G0178

DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. **163.**

Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

Vista la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale;

Vista la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

Visto il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299, recante attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

Visto il decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268, recante attuazione della direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Vista la legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2005, ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto l'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, legge comunitaria 1994;

Visti gli articoli 9 e 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

Visto il regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce, tra l'altro, la necessità di potenziare l'interoperabilità della rete transeuropea;

Considerata la conseguente necessità che i nuovi progetti di investimento promossi dal Ministero delle infrastrutture, di concerto con il Ministero dei trasporti rispettino l'obiettivo della interoperabilità;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 24 aprile 2007;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la definitiva deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 agosto 2007;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, delle infrastrutture, dello sviluppo economico e del lavoro e della previdenza sociale;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionali come definiti negli allegati Ia e Ib, stabilite dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001 e dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, così come modificate dalla direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.

2. Le condizioni di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detti sistemi, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione.

3. L'ambito di applicazione del presente decreto è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario convenzionale, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, ad eccezione delle infrastrutture e del materiale rotabile destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico o delle infrastrutture che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 4. Il presente decreto è applicato alle parti della rete convenzionale non ancora contemplate dal comma 1, solo a decorrere dalla data di entrata in vigore delle STI corrispondenti e per gli ambiti di applicazione da esse fissati. Il presente comma non si applica in caso di progetti in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione del pertinente gruppo di STI.

4. Oltre a quelle indicate al comma 2, le condizioni di cui al comma 1 riguardano, per ogni sottosistema, i parametri, i componenti di interoperabilità, le interfacce e le procedure, nonché la coerenza globale dei sistemi ferroviari nazionali, convenzionale e ad alta velocità, necessari per realizzare l'interoperabilità.

5. Gli allegati costituiscono parte integrante del presente decreto. Alle eventuali modifiche di ordine tecnico ed esecutivo degli allegati, apportate a livello comunitario, è data attuazione con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Ministro delle infrastrutture, ai sensi dell'art. 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) direttive: la direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, e successive modificazioni, e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, e successive modificazioni;

b) sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità: il sistema ferroviario di cui all'allegato Ia, costituito dalle infrastrutture ferroviarie che comprendono le linee e gli impianti fissi, della rete transeuropea di trasporto, costruite o modificate per essere percorse ad alta velocità ed i materiali rotabili che, con tale modalità, utilizzano dette infrastrutture;

c) sistema ferroviario transeuropeo convenzionale: il sistema ferroviario di cui all'allegato Ib, costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete transeuropea di trasporto costruite o adattate per il trasporto ferroviario convenzionale ed il trasporto ferroviario combinato, e dal materiale rotabile progettato per percorrere dette infrastrutture;

d) sistema ferroviario transeuropeo nazionale ad alta velocità: la parte del sistema ferroviario europeo ad alta velocità costituita dalle infrastrutture definite nell'allegato I, sezione 3, punto 3.8 della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, e dai materiali rotabili che utilizzano dette infrastrutture ad alta velocità. Nel territorio nazionale il sistema ferroviario ad alta velocità coincide con il sistema ferroviario ad alta capacità;

e) sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale: la parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale costituita dalle infrastrutture definite nell'allegato I, sezione 3, punto 3.8 della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, e dai materiali rotabili che utilizzano dette infrastrutture;

f) sistema ferroviario transeuropeo nazionale: il sistema ferroviario costituito dai sistemi di cui alle lettere *d)* ed *e)*;

g) interoperabilità: la capacità dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità dei treni garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee; tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;

h) sottosistemi: il risultato della divisione dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale come indicato negli allegati IIa e IIb; tali sottosistemi, i cui requisiti essenziali sono definiti negli allegati IIIa e IIIb, sono di natura strutturale (infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento, esercizio e gestione del traffico, materiale rotabile) o funzionale (manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci);

i) componenti di interoperabilità: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e immateriali, quali il software;

l) requisiti essenziali: l'insieme delle condizioni di cui agli allegati IIIa e IIIb che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

m) specifica europea: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, quali definite all'art. 1, paragrafi 8, 9, 10, 11 e 12, della direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993 e all'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004;

n) specifiche tecniche di interoperabilità (denominate STI): le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità;

o) Organismo notificato: l'organismo incaricato di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi;

p) parametro fondamentale: ogni condizione regolamentare, tecnica o operativa critica per l'interoperabilità e che deve essere oggetto di una decisione o di una raccomandazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2 delle direttive 96/48/CE, e successive modificazioni, e 2001/16/CE, e successive modificazioni, prima dello sviluppo di progetti completi di STI;

q) caso specifico: ogni parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e del sistema transeuropeo ad alta velocità che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunità, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari e, per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, anche il materiale rotabile destinato ad un uso stretta-

mente locale, regionale o storico e il materiale rotabile in provenienza o a destinazione di paesi terzi, che non attraversi la frontiera tra due Stati membri;

r) ristrutturazione: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

s) sostituzione nell'ambito di una manutenzione: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;

t) rinnovo: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

u) sitema ferroviario esistente: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie nazionali convenzionale e ad alta velocità, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e il materiale rotabile di ogni categoria e origine che percorre dette infrastrutture;

v) messa in servizio: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto;

z) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria, e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;

aa) gestore dell'infrastruttura nazionale: il soggetto indicato agli articoli 3, comma 1, lettera *h)*, e 11 del decreto 8 luglio 2003, n. 188;

bb) ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V, previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa è stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, secondo quanto disposto dall'articolo 6;

cc) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

dd) Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia): l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004;

ee) Agenzia ferroviaria europea (di seguito ERA): Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria.

Art. 3.

Specifiche tecniche di interoperabilità

1. Il sistema ferroviario transeuropeo nazionale è suddiviso nei sottosistemi definiti negli allegati IIa e IIb.

2. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 4, per ogni sottosistema è applicata la relativa STI, ovvero le relative STI se un sottosistema è oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.

3. Le STI e le loro successive modifiche sono elaborate su mandato della Commissione sotto la responsabilità dell'ERA. Nella fase di elaborazione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA ai sensi degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, partecipano, in relazione alle rispettive competenze, rappresentanti del Ministero dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture. In particolare il Ministero delle infrastrutture è competente in materia di norme tecniche costruttive relative alle opere civili.

4. La conformità di ogni sottosistema alle STI è costantemente garantita nel corso dell'utilizzazione di ciascun sottosistema.

Art. 4.

Casi di deroga dall'applicazione delle STI

1. Una o più STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, possono non essere applicate nei casi e nelle condizioni seguenti:

a) per un progetto di realizzazione di una nuova linea o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, che si trovi in uno stadio avanzato di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione delle STI;

b) per un progetto di rinnovamento o di ristrutturazione di una linea esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti dalle STI sono incompatibili con quelli della linea esistente;

c) per un progetto di realizzazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovamento o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato nel territorio dello Stato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata, per la presenza del mare, dalla rete ferroviaria del resto della Comunità;

d) per ogni progetto concernente il rinnovamento, l'estensione o la ristrutturazione di una linea esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario nazionale;

e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido

della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti;

f) per vagoni in provenienza o a destinazione di un Paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria della Comunità.

2. Il Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero delle infrastrutture, ad esclusione dei casi di cui al comma 1, lettera *f)*, anche su proposta di un gestore dell'infrastruttura, di un impresa ferroviaria o di un ente appaltante, sentita preliminarmente l'Agenzia per gli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione, può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 comunicando alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. Detta proposta è corredata di un fascicolo contenente l'indicazione delle STI o delle parti di esse che si chiede di non applicare e le corrispondenti specifiche tecniche che si ritiene di applicare.

3. Il Ministero dei trasporti comunica a tutte le parti interessate le deroghe autorizzate dalla Commissione europea e le eventuali raccomandazioni della Commissione stessa sulle specifiche che devono essere applicate.

Art. 5.

Componenti d'interoperabilità

1. I componenti di interoperabilità sono considerati conformi ai pertinenti requisiti essenziali se muniti della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella pertinente STI ed è munito del relativo certificato.

3. Si ritiene che un componente d'interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. I componenti di interoperabilità sono sottoposti a interventi di verifica e manutenzione da parte degli utilizzatori, atti ad accertare e garantire, nel tempo, il mantenimento dei requisiti essenziali.

4. La valutazione di conformità o di idoneità all'impiego del componente d'interoperabilità è effettuata da un organismo notificato a richiesta del fabbricante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea.

5. La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è redatta, prima dell'immissione sul mercato, dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, applicando le disposizioni previste dalle STI.

6. Se i componenti d'interoperabilità sono oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di cui al presente decreto deve indicare che i componenti d'interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

7. Gli obblighi di cui ai commi 4, 5 e 6, qualora non assolti dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità europea, sono a carico di chiunque immette sul mercato i componenti d'interoperabilità o assemblea i medesimi componenti o parti degli stessi di diversa origine, o fabbrica i componenti per uso proprio.

8. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque immette sul mercato componenti di interoperabilità privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego o privi della stessa è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

9. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque installa ed utilizza componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

10. Le disposizioni di cui ai commi 8 e 9 non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

11. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria o un ente appaltante, constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta, per quanto di competenza, ogni misura urgente necessaria per limitarne il campo di applicazione o per vietarne l'impiego, ed informa immediatamente il Ministero dei trasporti e l'Agenzia.

12. Qualora l'Agenzia, anche su indicazione di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, ritenga che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, per vietarne l'impiego o finalizzate a ritirarlo dal mercato ed informa immediatamente il Ministero dei trasporti e il Ministero delle infrastrutture per i profili tecnici di competenza, esponendone i motivi e precisando, in particolare, se la non conformità deriva da un'inosservanza dei requisiti essenziali, da una scorretta applicazione delle specifiche europee (a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche) o da una carenza delle specifiche europee. In quest'ultimo caso la comunicazione è inviata anche al Ministero dello sviluppo economico.

13. Il Ministero dei trasporti informa immediatamente la Commissione europea delle misure adottate e delle motivazioni di cui al comma 12.

14. Il Ministero dei trasporti adotta, nei casi di cui al comma 12, provvedimenti conformi alle conclusioni comunicate dalla Commissione europea.

15. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa fer-

roviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che determinate specifiche europee utilizzate, direttamente o indirettamente, ai fini delle attività regolate dalle direttive non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero dei trasporti richiede alla Commissione l'attivazione della procedura di cui all'articolo 11 delle direttive.

16. Nei casi di irregolarità di cui al comma 8 e, comunque, in tutti i casi in cui risulti che il componente di interoperabilità non è conforme ai requisiti essenziali o non è idoneo all'impiego, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea o l'utilizzatore del componente provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto. Qualora la non conformità persista si procede in conformità a quanto riportato ai commi 12, 13 e 14.

17. I provvedimenti di cui ai commi 11, 12 e 14 sono motivati e comunicati al fabbricante o ai suoi mandatari stabiliti nell'Unione europea e all'utilizzatore, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti.

Art. 6.

Sottosistemi

1. Si considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo nazionale muniti della dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato V.

2. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, al momento in cui i sottosistemi sono integrati nel sistema, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

3. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, la gestione e il mantenimento dei sottosistemi conformemente ai relativi requisiti essenziali ricorrendo, a tale fine, alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie verificano, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che i sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali ad essi applicabili.

4. La verifica dell'interoperabilità nel rispetto dei requisiti essenziali di un sottosistema di natura strutturale costitutivo dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale è compiuta con riferimento alle relative STI, se esistenti.

5. La dichiarazione CE di verifica di cui al comma 1 è redatta, prima che il sottosistema sia immesso in servizio, dall'ente appaltante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, previo svolgimento della procedura di verifica CE di cui all'allegato VI.

6. La procedura di verifica CE è effettuata ai sensi dell'articolo 18, comma 2 delle direttive da un organismo notificato, a richiesta dell'ente appaltante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea. Detta procedura comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella relativa STI e nei registri di cui all'articolo 12.

7. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea che richiede a un organismo notificato di istruire la procedura di verifica CE di un sottosistema strutturale mette a disposizione dello stesso organismo la documentazione tecnica necessaria relativa alle caratteristiche del sottosistema.

8. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato VI. La documentazione tecnica deve contenere tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema, nonché eventualmente tutti i documenti che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa deve anche contenere tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.

9. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema in esercizio i gestori dell'infrastruttura o le imprese ferroviarie depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso l'Agenzia. Questa esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide circa la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi del presente decreto. Tale autorizzazione è necessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentirne.

10. Per il sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale, qualora si renda necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, l'Agenzia decide in quale misura le STI debbano essere applicate e lo comunica al Ministero dei trasporti, che notifica la decisione alla Commissione e agli altri Stati membri.

11. Se l'Agenzia, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, constata che un sottosistema in esercizio munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni del presente decreto e in particolare i requisiti essenziali, può richiedere l'esecuzione di verifiche supplementari con spese a carico dell'ente appaltante, informandone il Ministero dei trasporti.

12. Il Ministero dei trasporti informa senza ritardo la Commissione europea delle richieste di verifica supplementare di cui al comma precedente, esponendone i motivi.

13. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizza, nel sistema ferroviario transeuropeo nazionale, un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria che può variare fra 15.000 euro e 100.000 euro.

14. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che una STI non soddisfi completamente i requisiti essenziali, il Ministero dei trasporti richiede alla Commissione l'attivazione delle procedure di cui all'articolo 17 delle direttive.

Art. 7.

Organismi notificati

1. Gli organismi che intendono essere notificati in uno o più settori dell'interoperabilità, ai fini dello svolgimento delle valutazioni di cui agli articoli 5 e 6, devono dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'allegato VII. Gli organismi, in particolare, devono dimostrare la qualificazione dei laboratori di cui intendono avvalersi e dei quali devono garantire la piena idoneità e rispondenza ai requisiti.

2. La domanda per il riconoscimento ai fini della notifica è presentata secondo lo schema di cui all'allegato VIII.

3. Ai fini del riconoscimento dell'organismo, il Ministero dei trasporti provvede all'istruttoria per la verifica dei requisiti previsti dall'allegato VII. Per tale verifica è preventivamente condotta l'analisi della documentazione prevista dall'allegato VIII; qualora la stessa risulti completa e conforme è disposta almeno una successiva verifica ispettiva estesa anche ai laboratori di prova di cui l'organismo dichiara di avvalersi.

4. La verifica ispettiva presso la sede dell'organismo candidato accerta l'esistenza dei requisiti minimi previsti dall'allegato VII, nonché l'attuazione della struttura organizzativa e l'adozione di adeguate procedure di funzionamento correlate agli stessi requisiti. La verifica ispettiva inoltre accerta l'adozione da parte dell'organismo delle procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove, che devono operare in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025, e successive modificazioni.

5. I laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi dispongono di personale, attrezzature e competenze in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni, nonché, per le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato IX, dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato X.

6. Per i laboratori preposti alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili sono definite, previa approvazione del gestore dell'infrastruttura, dall'organismo notificato che ha dichiarato di avvalersi degli stessi, le procedure necessarie a garantire la sicurezza delle prove e del personale. In tale caso l'organismo notificato dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

7. Il grado di approfondimento della verifica ispettiva tiene conto dell'eventuale accreditamento dell'organismo in conformità alle norme applicabili della serie UNI CEI EN 45000, e successive modificazioni, relative alle organizzazioni preposte alle attività di certificazione e ispezione.

8. L'esito della verifica è motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda, fermo restando che i termini di cui sopra si intendono interrotti in caso di richieste di integrazione.

9. In caso di esito positivo della verifica di cui al presente articolo, il provvedimento autorizzatorio è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

10. l Ministero dello sviluppo economico notifica alla Commissione ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 5 e della procedura di verifica di cui all'articolo 6, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza.

Art. 8.

Rinnovo

1. Il riconoscimento ai fini della notifica ha durata quinquennale ed è rinnovato a richiesta dell'organismo notificato interessato.

2. Ai fini del rinnovo, l'organismo notificato deve presentare, con almeno sei mesi di anticipo rispetto alla data di scadenza, la relativa domanda in conformità all'articolo 7.

3. La domanda di rinnovo segue l'iter previsto per il primo riconoscimento, concludendosi con il rilascio di un nuovo provvedimento di riconoscimento, qualora sussistano le condizioni richieste, ovvero con il diniego motivato in caso di esito negativo.

Art. 9.

Attività di vigilanza

1. Il Ministero dei trasporti vigila sulle attività degli organismi notificati ai sensi del presente decreto, adottando idonei provvedimenti ispettivi, di propria iniziativa ovvero su richiesta dei soggetti preposti all'utilizzo dei sottosistemi o dei componenti, anche mediante verifiche a campione delle certificazioni rilasciate. A tale fine gli organismi notificati comunicano ogni anno all'amministrazione medesima le certificazioni emesse, allegando i rapporti sulle prove effettuate dai laboratori oltre ogni altra utile informazione richiesta circa le attività svolte.

2. Il Ministero dei trasporti dispone, con periodicità almeno annuale per ciascun soggetto, visite di vigilanza presso gli organismi notificati al fine di verificare la sussistenza dei requisiti previsti e la regolarità delle operazioni svolte.

Art. 10.

Sospensione e revoca

1. Il riconoscimento è sospeso, con apposito provvedimento, per un periodo da uno a sei mesi quando sono accertate gravi o ripetute irregolarità da parte dell'organismo notificato nell'attività di valutazione o verifica ovvero qualora dall'attività di vigilanza emerga il venire meno dei requisiti prescritti.

2. Decorso il termine di cui al comma 1, il provvedimento di sospensione è ritirato a seguito dell'accertata rimozione delle irregolarità o carenze.

3. Il riconoscimento è revocato, con apposito provvedimento, nel caso in cui l'organismo notificato non ottempera, con le modalità e i tempi indicati, a quanto stabilito nel provvedimento di sospensione.

4. I provvedimenti relativi alla sospensione e revoca adottati, sono comunicati all'organismo notificato, alla Commissione europea e agli altri Stati membri.

5. Nel caso in cui l'organismo notificato, del quale è accertato il mancato soddisfacimento di uno o più requisiti, sia stato notificato da un altro Stato membro, il Ministero dei trasporti ne informa la Commissione europea.

Art. 11.

Disposizioni finanziarie

1. Ai sensi dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52 e dell'articolo 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati di cui all'articolo 7 sono a carico degli organismi, non pubblici, stessi. Le spese relative ai successivi controlli, al rinnovo di cui all'articolo 8, nonché alle attività di vigilanza sugli organismi notificati di cui all'articolo 9, sono a carico di tutti gli organismi medesimi, non pubblici, sulla base dei costi effettivi dei servizi resi e degli oneri relativi alle prestazioni ed ai controlli.

2. Con uno o più decreti del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, ed aggiornate ogni due anni, le tariffe per le attività di cui al comma 1, le modalità di versamento di tali proventi all'entrata del bilancio dello Stato e di successiva riassegnazione, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, le modalità di erogazione dei compensi dovuti ai sensi dell'articolo 47, comma 4, della citata legge 6 febbraio 1996, n. 52.

Art. 12.

Registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono ad aggiornare ed a pubblicare annualmente i registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, indicanti, per ciascun sottosistema o parte del sottosistema interessato, le caratteristiche principali e la loro concordanza con le caratteristiche delle STI applicabili. I registri devono essere messi a disposizione delle amministrazioni interessate e dell'Agenzia.

2. Il Ministero dei trasporti trasmette copia dei registri agli Stati membri interessati e all'ERA e ne garantisce la disponibilità ai soggetti professionali che operano nel settore.

Art. 13.

Registro di immatricolazione del materiale rotabile

1. L'Agenzia assicura che quando è autorizzata la messa in servizio di materiale rotabile, a ciascun veicolo venga attribuito un codice di identificazione alfanumerico.

2. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che soddisfa i seguenti criteri:

a) rispetta le specifiche comuni definite al comma 4;

b) è accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari di cui alla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolazione comunitari di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, all'ERA, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

3. Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, tali veicoli possono essere accettati anche se identificati in base a un sistema di codifica diverso. Per tali veicoli, se vengono messi in servizio in Italia, i dati corrispondenti a quelli elencati al comma 4, lettere *c)*, *d)* ed *e)*, devono essere rintracciabili tramite il registro.

4. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo procedure definite a livello comunitario. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

b) estremi del registro del materiale rotabile di cui all'articolo 12;

c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;

d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

Art. 14.

Realizzazione di infrastrutture

1. Al fine di assicurare puntuale attuazione alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, ed alla direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, così come modificate dalla direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, in considerazione dell'esigenza di garantire l'interoperabilità nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie transeuropee nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionali come definiti negli allegati Ia e Ib, è costituita una direzione generale, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita, presso il Ministero delle infrastrutture, come risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il Ministro delle infrastrutture provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale, utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale già esistenti nell'ambito del Ministero, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato. Per garantire l'invarianza degli effetti finanziari, il predetto Ministero è articolato in direzioni generali che costituiscono le strutture di primo livello e provvede alla soppressione di posti di funzione effettivamente coperti in misura finanziariamente corrispondente. Lo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture di cui al presente articolo nonché i successivi schemi di regolamento di organizzazione sono trasmessi al Parlamento, corredati di relazione tecnica sugli effetti finanziari delle disposizioni in essi contenuti, ai sensi dell'articolo 11-*ter*, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per le conseguenze di carattere finanziario.

Art. 15.

Disposizioni transitorie e finali

1. Per la realizzazione del sistema ferroviario transeuropeo nazionale, l'Agenzia autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali progettati, costruiti ed installati in conformità ai pertinenti requisiti essenziali. I gestori dell'infrastruttura aprono al pubblico esercizio le linee ferroviarie e gli impianti nuovi o sostanzialmente modificati, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, dopo aver acquisito le certificazioni, e le autorizzazioni nonché tutti permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.

2. In mancanza o in attesa dell'adozione delle STI, compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 4, il Ministero dei trasporti e il Ministero delle infrastrutture trasmettono, per le parti di relativa competenza, agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali.

3. In attesa dell'adozione delle STI, la valutazione della conformità alle specifiche tecniche e di idoneità all'impiego per i componenti interoperabili e la verifica di conformità alle disposizioni vigenti di un sottosistema interoperabile sono svolte dal gestore dell'infrastruttura nazionale.

4. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299, e il decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268. Restano validi i provvedimenti adottati ai sensi dei citati decreti legislativi.

Art. 16.

Norma di salvaguardia

1. Dal presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 agosto 2007

NAPOLITANO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

BONINO, *Ministro per le politiche europee*

BIANCHI, *Ministro dei trasporti*

D'ALEMA, *Ministro degli affari esteri*

MASTELLA, *Ministro della giustizia*

PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*

NICOLAIS, *Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione*

DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*

BERSANI, *Ministro per lo sviluppo economico*

DAMIANO, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*

Visto, *il Guardasigilli:* MASTELLA

ALLEGATO Ia
(previsto dall'articolo 1)

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

1. *Le infrastrutture.*

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità sono le infrastrutture delle linee della rete europea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, o nei successivi aggiornamenti conseguenti alle revisioni di cui all'articolo 21 di detta decisione.

Le linee ad alta velocità comprendono:

le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,

le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,

le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

Le infrastrutture di cui sopra comprendono i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione e gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su queste linee, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2. *Il materiale rotabile.*

Il materiale rotabile di cui alla presente direttiva comprende i treni progettati per circolare:

ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,

o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee della sezione 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

3. *Coerenza del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.*

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (comprendente le parti fisse di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

ALLEGATO Ib
(previsto dall'articolo 1)

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

1. INFRASTRUTTURE.

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale sono le infrastrutture delle linee della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti o riprese in qualsiasi aggiornamento di detta decisione risultante dalla revisione prevista al suo articolo 21.

La rete suindicata può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

linee previste per il traffico «passeggeri»,

linee previste per il traffico misto (passeggeri, merci),

linee specialmente concepite o adattate per il traffico «merci»,

nodi «passeggeri»,

nodi merci, compresi i terminali intermodali,

linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

Queste infrastrutture comprendono i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su lunga distanza e il trasporto di merci su tale rete, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2. MATERIALE ROTABILE.

Il materiale rotabile comprende tutti i materiali atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

treni automotori termici o elettrici,

macchine di trazione termiche o elettriche,

vetture passeggeri,

carri merci, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili è incluso ma non costituisce la prima priorità.

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

materiale rotabile ad uso internazionale,

materiale rotabile ad uso nazionale.

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE.

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (comprese le parti caricate

a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

4. Estensione dell'ambito di applicazione.

1. *Sottocategorie di linee e di materiale rotabile.*

Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di linee e materiale rotabile indicate nell'allegato IIIb. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche possono variare a seconda della sottocategoria.

2. *Salvaguardie relative ai costi.*

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si tiene conto, tra l'altro, di quanto segue:

costo della misura proposta,

riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego del materiale rotabile,

riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,

benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,

maggiore sicurezza dell'esercizio.

Inoltre, tale valutazione indica l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

Allegato IIa
(previsto dall'articolo 2

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi.

Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è suddiviso nei seguenti sottosistemi, corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

infrastrutture,

energia,

controllo-comando e segnalamento,

esercizio e gestione del traffico,

materiale rotabile;

b) settori di natura funzionale:

manutenzione,

applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci.

2. Aspetti da considerare.

Per ciascun sottosistema, l'elenco degli aspetti legati all'interoperabilità è individuato nei mandati conferiti all'ERA per l'elaborazione dei progetti di STI.

Allegato IIb
(previsto dall'articolo 2)

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi.

Il sistema che costituisce il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale può essere suddiviso in sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

infrastrutture;

energia;

controllo-comando e segnalamento;

esercizio e gestione del traffico;

materiale rotabile;

b) settori di natura funzionale:

manutenzione;

applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci.

2. Descrizione dei sottosistemi.

Per ciascun sottosistema o parte di sottosistema, l'elenco degli elementi e degli aspetti legati all'interoperabilità è individuato dall'ERA al momento dell'elaborazione del progetto di STI corrispondente.

Senza pregiudicare la determinazione di questi aspetti o dei componenti di interoperabilità, né l'ordine secondo cui i sottosistemi saranno soggetti a STI, i sottosistemi comprendono in particolare quanto segue:

2.1. Infrastruttura.

Le strade ferrate, l'insieme dei binari, le opere di ingegneria (ponti, gallerie, ecc.), le relative infrastrutture nelle stazioni (marciapiedi, zone di accesso — tenendo presenti le esigenze delle persone con ridotta capacità motoria, ecc.), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

2.2. Energia.

Il sistema di elettrificazione, il materiale aereo e i dispositivi di captazione di corrente.

2.3. Controllo-comando e segnalamento.

Tutte le apparecchiature necessarie per garantire la sicurezza, il comando ed il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.4. Esercizio e gestione del traffico.

Le procedure e le associate apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei diversi sottosistemi strutturali, sia durante il funzionamento normale che in caso di funzionamento irregolare, comprese la guida dei treni, la pianificazione e la gestione del traffico.

Tutte le qualifiche professionali necessarie per assicurare servizi transfrontalieri.

2.5. Applicazioni telematiche.

In linea con l'allegato I questo sistema comprende due parti:

a) le applicazioni per i passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;

b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.6. Materiale rotabile.

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, di frenatura, di agganciamento, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce persona/macchina (macchinista, personale a bordo, passeggeri — tenendo presenti le esigenze delle persone a ridotta capacità motoria), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

2.7. Manutenzione.

Le procedure, le apparecchiature associate, gli impianti logistici di manutenzione, le riserve che consentono di garantire le operazioni di manutenzione correttiva e preventiva a carattere obbligatorio, previste per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario e le prestazioni necessarie.

———

Allegato IIIa
(previsto dall'articolo 2

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITA

Requisiti essenziali.

1. Requisiti di portata generale.

1.1 Sicurezza.

1.1.1 La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

1.1.2 I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata.

1.1.3 I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.

1.1.4 La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5 I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere la sicurezza di questi ultimi in caso di uso prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2 Affidabilità e disponibilità.

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, effettuate e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste.

1.3 Salute.

1.3.1 I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2 La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono aver luogo in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4 Tutela dell'ambiente.

1.4.1 Le conseguenze per l'ambiente legate alla realizzazione e alle gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono essere valutate e considerate al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.

1.4.2 I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.

1.4.3 Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.5 Compatibilità tecnica.

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si potrebbero applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro.

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema.

2.1 Infrastrutture.

2.1.1 Sicurezza.

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti delle linee di percorso ad alta velocità.

Si devono prendere disposizioni per limitare i pericoli per le persone, in particolare al momento del passaggio nelle stazioni dei treni che circolano ad alta velocità.

Le infrastrutture cui il pubblico ha accesso devono essere progettate e realizzate in modo da limitare i rischi per la sicurezza delle persone (stabilità, incendio, accesso, evacuazione, marciapiede ecc.).

Si devono prendere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle lunghe gallerie.

2.2 Energia.

2.2.1 Sicurezza.

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia non deve compromettere la sicurezza dei treni ad alta velocità né quella delle persone (utenti, personale operativo, residenti lungo la strada ferrata e terzi).

2.2.2 Tutela dell'ambiente.

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia non deve perturbare l'ambiente oltre limiti specificati.

2.2.3 Compatibilità tecnica.

I sistemi di alimentazione di energia elettrica utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono:

permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate;

essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3 Controllo-comando e segnalamento.

2.3.1 Sicurezza.

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete.

2.3.2 Compatibilità tecnica.

Ogni nuova infrastruttura ad alta velocità e qualsiasi nuovo materiale rotabile ad alta velocità, costruiti o sviluppati dopo l'adozione di sistemi di controllo-comando e segnalamento compatibili, devono essere adattati all'uso di questi sistemi.

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di condotta dei treni devono permettere un funzionamento normale, in condizioni specificate, sul sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

2.4 Materiale rotabile.

2.4.1 Sicurezza.

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di condotta in caso di collisione o deragliamento.

Le attrezzature elettriche non devono compromettere la sicurezza operativa degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le tecniche di frenatura e gli sforzi esercitati devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

Si devono prendere disposizioni in materia di accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, dei dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con quest'ultimo.

Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle lunghe gallerie.

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati di un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante e del personale di controllo a terra.

2.4.2 Affidabilità e disponibilità.

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, di trazione e di frenatura nonché di controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3 Compatibilità tecnica.

Le apparecchiature elettriche devono essere compatibili con il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista.

2.4.4. Controllo.

I treni devono essere equipaggiati di un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.

2.5 Manutenzione.

2.5.1 Salute.

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono portare pregiudizio alla salute delle persone.

2.5.2 Tutela dell'ambiente.

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante.

2.5.3 Compatibilità tecnica.

Gli impianti di manutenzione destinati ai treni ad alta velocità devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutti i treni per i quali sono stati progettati.

2.6 Ambiente.

2.6.1 Salute.

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità deve rispettare i livelli regolamentari in materia di inquinamento sonoro.

2.6.2 Tutela dell'ambiente.

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità non deve provocare nel terreno un livello inammissibile di vibrazioni dannose per le attività e l'ambiente attraversato, nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

2.7 Esercizio.

2.7.1 Sicurezza.

L'uniformazione delle regole di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di macchina e del personale viaggiante devono garantire un esercizio internazionale sicuro.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.7.2 Affidabilità e disponibilità.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.7.3 Compatibilità tecnica.

L'uniformazione delle norme di esercizio delle reti nonché delle qualifiche dei macchinisti, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

ALLEGATO IIIb
(previsto dall'articolo 2)

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

Requisiti essenziali.

1. Requisiti di portata generale.

1.1 Sicurezza.

1.1.1. La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata.

1.1.3. I componenti utilizzati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di servizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.

1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono aver luogo in modo da limitare la generazione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti in caso di uso prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2 Affidabilità e disponibilità.

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste.

1.3 Salute.

1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono aver luogo in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4 Tutela dell'ambiente.

1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.

1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto m caso di incendio.

1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario europeo convenzionale deve rispettare i livelli regolamentari in materia di rumore.

1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario europeo convenzionale non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5 Compatibilità tecnica.

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si potrebbero applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro.

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema.

2.1 Infrastrutture.

2.1.1. Sicurezza.

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti.

Si devono prendere disposizioni per limitare i pericoli per le persone, in particolare al momento del passaggio dei treni nelle stazioni.

Le infrastrutture cui il pubblico ha accesso devono essere progettate e realizzate in modo da limitare i rischi per la sicurezza delle persone (stabilità, incendio, accesso, evacuazione, marciapiede ecc.).

Si devono prendere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie molto lunghe.

2.2 Energia.

2.2.1. Sicurezza.

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia non deve compromettere la sicurezza dei treni né quella delle persone (utenti, personale operativo, residenti lungo la strada ferrata e terzi).

2.2.2. Tutela dell'ambiente.

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia elettrica o termica non deve perturbare l'ambiente oltre limiti specificati.

2.2.3. Compatibilità tecnica.

I sistemi di alimentazione di energia elettrica/termica usati devono:

permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate;

nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3 Controllo-comando e segnalamento.

2.3.1. Sicurezza.

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete. I sistemi di controllo-comando e segnalamento devono continuare a consentire la circolazione sicura dei treni autorizzati a viaggiare in situazioni degradate specifiche.

2.3.2. Compatibilità tecnica.

Ogni nuova infrastruttura ed ogni nuovo materiale rotabile costruiti o sviluppati dopo l'adozione di sistemi di controllo-comando e segnalamento compatibili, devono essere adattati all'uso di questi sistemi.

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di guida dei treni devono permettere un esercizio normale, in condizioni specificate, sul sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

2.4 Materiale rotabile.

2.4.1. Sicurezza.

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di guida in caso di collisione o deragliamento.

Le apparecchiature elettriche non devono compromettere la sicurezza operativa degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le tecniche di frenatura e le sollecitazioni esercitate devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

Si devono prendere disposizioni in materia di accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, dei dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con quest'ultimo.

Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie molto lunghe.

È obbligatorio a bordo dei freni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati con un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante e del personale di controllo a terra.

2.4.2. Affidabilità e disponibilità.

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, trazione, frenatura e controllo-comando deve pennettere, in situazioni degradate specifiche; la continuazione del funzionamento del freno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3. Compatibilità tecnica.

Le apparecchiature elettriche devono essere compatibili con il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Nel caso della trazione elettrica, le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista.

2.4.4. Controlli.

I treni devono essere equipaggiati di un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.

2.5 Manutenzione.

2.5.1. Salute e sicurezza.

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri devono garantire l'esercizio sicuro del sottosistema in questione e non rappresentare un pericolo per la salute e la sicurezza.

2.5.2. Tutela dell'ambiente.

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante.

2.5.3. Compatibilità tecnica.

Gli impianti di manutenzione per il materiale rotabile convenzionale devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutto il materiale per il quale sono stati progettati.

2.6 Esercizio e gestione del traffico.

2.6.1. Sicurezza.

L'uniformazione delle regole operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.6.2. Affidabilità e disponibilità.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.6.3. Compatibilità tecnica.

L'uniformazione delle regole operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.7 Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica.

I requisiti essenziali nei campi delle applicazioni telematiche che garantiscono una qualità di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci concernono più particolarmente la compatibilità tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni che:

le basi di dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire un massimo di possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato;

un accesso agevole dell'utenza alle informazioni.

2.7.2. Affidabilità, disponibilità.

I modi di uso, gestione, aggiornamento e manutenzione di queste basi di dati, software e protocolli di comunicazioni dati devono garantire l'efficacia di questi sistemi e la qualità del servizio.

2.7.3. Salute.

Le interfacce di questi sistemi con l'utenza devono rispettare le regole minime in materia di ergonomia e protezione della salute.

2.7.4. Sicurezza.

Devono essere garantiti sufficienti livelli d'integrità e attendibilità per ia conservazione o la trasmissione d'informazioni inerenti alla sicurezza.

Allegato IV
(previsto dall'articolo 5)

CONFORMITÀ E IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

1. Componenti di interoperabilità.

La dichiarazione CE si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

1.1. Componenti comuni.

Sono i componenti non tipici del sistema ferroviario che possono essere utilizzati come tali in altri settori.

1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche.

Sono i componenti non tipici come tali del sistema ferroviario ma che devono offrire prestazioni specifiche se utilizzati nel settore ferroviario.

1.3. Componenti specifici.

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. Campo di applicazione.

La dichiarazione CE concerne:

la valutazione da parte di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure

la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono in causa delle interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate.

Le procedure di valutazione svolte dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si richiamano ai moduli definiti nella decisione 93/465/CEE secondo le modalità indicate nelle STI.

3. Contenuto della dichiarazione CE.

La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Tale dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

riferimenti della direttiva;

nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale del fabbricante o costruttore);

descrizione del componente d'interoperabilità (marchio, tipo, ecc.);

indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego;

ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego;

nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l'idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato;

se del caso, il riferimento delle specifiche europee;

identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

Allegato V
(previsto dall'articolo 2)

DICHIARAZIONE CE DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

La dichiarazione CE di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

La dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua della documentazione tecnica e comprendere gli elementi seguenti:

riferimenti della direttiva;

nome e indirizzo dell'ente appaltante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale dell'ente appaltante);

breve descrizione del sottosistema;

nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha compiuto la verifica CE;

i riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica;

ogni disposizione pertinente, provvisoria o definitiva, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio;

se provvisoria: durata di validità della dichiarazione CE;

identificazione del firmatario.

Allegato VI
(previsto dall'articolo 6)

PROCEDURA DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

1. Introduzione.

La verifica CE è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta, su richiesta dell'ente appaltante o del suo mandatario nella Comunità, che un sottosistema è:

conforme alle disposizioni della direttiva;

conforme alle altre disposizioni regolamentari che si applicano nel rispetto del trattato e che può essere messo in servizio.

2. Tappe.

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

progettazione generale;

fabbricazione del sottosistema, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto;

prove del sottosistema terminato.

3. Attestato.

L'organismo notificato responsabile della verifica CE stabilisce l'attestato di conformità destinato all'ente appaltante o al suo mandatario stabilito nella Comunità che a sua volta redige la dichiarazione CE di verifica.

4. Documentazione tecnica.

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica deve essere costituita come segue:

per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo;

per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.;

elenco dei componenti di interoperabilità incorporati nel sottosistema;

copie delle dichiarazioni CE di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;

attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica CE che certifichi la conformità del sottosistema alla relativa STI, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

5. Sorveglianza.

5.1. L'obiettivo della sorveglianza CE è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.

5.2. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

5.3. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.

5.4. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.

6. Deposito.

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata, a sostegno dell'attestato di conformità rilasciato dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso l'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. La documentazione è unita alla dichiarazione CE di verifica che l'ente appaltante invia all'Agenzia.

Una copia della documentazione è conservata dall'ente appaltante per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è comunicata, dietro richiesta, agli altri Stati membri.

7. Pubblicazione.

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

le domande di verifica CE ricevute;
gli attestati di conformità rilasciati;
gli attestati di conformità rifiutati.

8. Lingua.

La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica CE sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito l'ente appaltante o il suo mandatario nella Comunità oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.

Allegato VII
(previsto dall'articolo 7)

CRITERI MINIMI CHE GLI ORGANISMI DEVONO POSSEDERE PER ESSERE NOTIFICATI

I. *Terzietà ed indipendenza.*

L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatari nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.

II. *Imparzialità ed integrità professionale.*

L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche. In particolare l'organismo ed il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale

dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito del presente decreto, delle licenze nell'ambito del decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, relativo alle licenze delle imprese ferroviarie e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

III. *Capacità finanziaria.*

L'organismo deve disporre delle risorse finanziarie, umane, dei mezzi materiali e delle procedure necessarie ad operare in qualità per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche. Esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.

IV. *Competenza tecnica.*

1. Personale dell'organismo.

a) Il personale tecnico dell'organismo preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale ed un'esperienza attestata di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'organismo ha richiesto di essere notificato;

b) il personale tecnico dell'organismo incaricato dei controlli, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale, un'esperienza, dimostrabile ed attestata, non inferiore a tre anni nel settore specifico di controllo, una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che effettua e una sufficiente dimestichezza con tali controlli e l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.

c) Per le prove che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili, l'organismo dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

2. Laboratori.

L'organismo deve dimostrare la qualificazione dei laboratori dei quali intende avvalersi, garantendo la piena rispondenza degli stessi ai requisiti di cui alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni, nonché l'idoneità e la rispondenza ai requisiti di cui all'allegato X per le per le verifiche previste all'allegato IX.

In ogni caso l'organismo risponde direttamente dei provvedimenti organizzativi e gestionali dei laboratori ed esercita attività di direzione e vigilanza sul personale operante presso i medesimi.

V. *Indipendenza del personale di controllo*

Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli effettuati né dei risultati di questi ultimi.

VI. *Polizza assicurativa*

L'organismo deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base alle leggi vigenti oppure i controlli siano effettuati direttamente dallo Stato.

VII. *Riservatezza*

Il personale dell'organismo è legato al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni, salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti.

Allegato VIII
(previsto dall'art. 7)

SCHEMA DI DOMANDA PER IL RICONOSCIMENTO AI FINI DELLA NOTIFICA SU CARTA INTESTATA CON MARCA DA BOLLO

Lo/la scrivente .... ragione o denominazione sociale dell'organismo richiedente OR) con sede in .... (città o località) .... (provincia) .... via .... n. ....,

chiede di essere riconosciuto/a, ai sensi del decreto legislativo di recepimento delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2004/50/CE quale organismo abilitato a svolgere:

1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità,

a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, relativi ai sottosistemi di seguito indicati;

b) la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati.

2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,

a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, relativi ai sottosistemi di seguito indicati;

b) la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati.

A tal fine dichiara:

che i sottosistemi specifici di competenza, fra quelli definiti dalle STI, sono i seguenti:

1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità,

....

....

2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,

....

....

di essere in possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato VII del medesimo decreto legislativo;

di possedere le procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove di conformità di cui all'art. 7 del decreto legislativo sopra citato;

di impegnarsi a sostenere tutte le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento, ai successivi controlli, al rinnovo nonché alle attività di vigilanza sugli organismi notificati.

Ai fini del medesimo riconoscimento allega:

polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di valutazione tecnica (detta polizza non è richiesta nel caso in cui il richiedente sia un organismo pubblico);

eventuale elenco dei soggetti/degli Organismi terzi a cui siano state affidate attività strumentali collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità, con indicazione degli elementi identificativi minimi degli stessi, ferma restante la diretta responsabilità dell'OR;

copia conforme del documento con cui è stato concesso l'incarico a soggetti/Organismi terzi a cui siano state delegate attività collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità;

copia conforme di eventuali certificati di accreditamento per attività consimili nel campo specifico;

copia conforme, ove esistenti, delle certificazioni di accreditamento già possedute dall'OR;

Manuale della qualità redatto in conformità alle norme UNI EN serie 45000 e successive modificazioni o integrazioni completo delle procedure da porre in essere e pertinente il tipo di attività per cui si chiede di essere notificati. Il manuale della qualità contiene, tra l'altro, quanto di seguito riportato:

indicazione dell'ultima revisione a cui è stato sottoposto il manuale stesso;

esposizione della politica per la qualità;

descrizione dello stato giuridico dell'OR e del relativo assetto societario;

organigramma dell'OR compreso il Consiglio direttivo o di amministrazione;

altri documenti atti ad illustrare i rapporti gerarchici, le responsabilità, le funzioni degli organi direttivi, dei responsabili delle valutazioni, dei funzionari a cui spettano le decisioni relative alle verifiche/valutazioni;

nome, qualifica, esperienza, mandati e tipo di rapporto di lavoro del direttore tecnico e del personale preposto alle attività per la quale è richiesta l'abilitazione e del personale avente incarichi direttivi;

elenco di tutte le normative di riferimento;

riferimento alle procedure proprie di ciascun tipo di attività svolta, anche per quelle non inerenti la richiesta di notifica;

descrizione del processo con il quale si intende operare per effettuare le verifiche/valutazioni per cui si richiede la notifica (diagramma di flusso);

dichiarazione di rispondenza al decreto legislativo n. 626/1994 e successive modifiche ed integrazioni dei locali, delle strutture e delle attrezzature a disposizione;

procedure per selezione, assunzione, addestramento ed aggiornamento del personale preposto all'attività per la quale è richiesta la notifica;

attività operative e funzionali relative alla qualità, affinché ogni addetto conosca l'estensione e i limiti dei propri compiti e delle proprie responsabilità;

richiamo alle prove valutative e all'utilizzo di materiali di riferimento;

procedure per gestire la non conformità o l'esito negativo delle verifiche ed assicurare l'efficacia delle azioni correttive;

lista dei soggetti affidatari di attività strumentali e procedure per la loro sorveglianza;

procedura per mantenere il segreto professionale nei riguardi delle informazioni acquisite durante le attività di valutazione e certificazione;

procedura di gestione dei reclami;

dichiarazione di imparzialità ed indipendenza dell'OR;

dichiarazioni di assenza da parte del personale o da collaboratori/consulenti dell'OR di potenziali conflitti di interesse.

visura camerale completa comprensiva del certificato di vigenza della società e con annotazione antimafia;

atto costitutivo e statuto;

idonee referenze bancarie di data non anteriore a tre mesi a quella relativa alla presentazione dell'istanza, dalle quali risulti che il concorrente ha sempre fatto fronte ai suoi impegni con regolarità e puntualità;

bilanci consuntivi degli ultimi 3 anni per le società già costituite e avviate (c.d. documentazione che dimostri la disponibilità delle risorse finanziarie per lo svolgimento delle attività per cui è concessa la notifica);

bilancio preventivo dell'anno in corso;

dettagliato business plan, per le società neo-costituite o costituite nell'anno precedente alla domanda di notifica;

eventuale estratto legale del libro soci;

eventuale estratto del libro matricola;

eventuale estratto dei verbali di assemblea e/o dichiarazione attestante il conferimento dei soci (per le società di capitali);

elenco del personale tecnico responsabile delle valutazioni ai fini della redazione della dichiarazione di verifica CE per i sottosistemi o della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità, con la specificazione di:

rapporto di lavoro dipendente o di collaborazione intercorrente con l'OR;

qualifiche;

titoli di studio;

mansioni;

relativi *curricula*, che dovranno essere prodotti in forma di autocertificazione dai singoli interessati con dichiarazione liberatoria in merito al trattamento dei dati personali ai sensi del decreto legislativo 196/2003 e vistati dal legale rappresentante della società;

in particolare, per il personale preposto al settore specifico del controllo, dichiarazione attestante un'esperienza non inferiore a tre anni; per il personale preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica dichiarazione attestante un'esperienza di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'OR richiede di essere riconosciuto;

l'abilitazione alla protezione dei cantieri di lavoro, per il personale preposto alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili;

procedura utilizzata per valutare il livello minimo di competenze richiesto ai laboratori di prova, se non già previsto dal manuale di qualità;

elenco dei laboratori di cui l'OR intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti con indicazioni relative al numero totale ed alla ripartizione secondo il settore specifico di competenza ed alle attrezzature specifiche;

per ciascuno dei citati laboratori la seguente documentazione:

copia conforme del contratto e/o accordo commerciale da cui risulti l'impegno del laboratorio ad eseguire per conto dell'OR le verifiche di cui all'Allegato IX del presente decreto. Nel contratto dovranno essere precisate le verifiche, tra quelle indicate nei venti punti dell'Allegato IX di cui sopra, che saranno espletate dal laboratorio;

polizza di assicurazione di responsabilità civile e relativo massimale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di prova (tale polizza non è richiesta in caso di laboratori pubblici);

estremi del manuale di qualità redatto secondo le norme UNI CEI EN ISO IEC serie 17025 e successive modificazioni o integrazioni per i laboratori accreditati; presentazione del manuale di qualità e relative procedure per i laboratori che non siano in possesso di certificati di accreditamento;

documenti attestanti la qualificazione e l'idoneità degli stessi ai requisiti di competenza/conoscenza necessari per le verifiche della conformità dei sottosistemi e dei componenti e ai requisiti di cui alle norme UNI EN ISO IEC serie 17020:2005 e successive modificazioni o integrazioni, per le prove rientranti in settori diversi.

Firma del legale rappresentante

....

Allegato IX
(previsto dall'articolo 7)

VERIFICHE DELLA CONFORMITÀ DI COMPONENTI E SOTTOSISTEMI PER I QUALI È RICHIESTA UNA SPECIFICA QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE TECNICO.

1. Dinamica di marcia del materiale rotabile;
2. Controllo della sagoma cinematica;
3. Caratteristiche del binario e dei deviatoi;
4. Interazione ruota rotaia - conicità equivalente;
5. Sistemi di prova di sghembo e di svio;
6. Caratteristiche aerodinamiche dei rotabili;
7. Prestazione di trazione e di frenatura;
8. Sistemi frenanti;
9. Compatibilità elettromagnetica sui sistemi di bordo e di terra del segnalamento, control command e trasmissione dati;
10. Captazione e interazione pantografo catenaria;
11. Sistemi di segnalamento, telecomunicazioni e control command;
12. Inquinamento acustico, elettromagnetico e ambientale indotti dal sistema;
13. Sollecitazioni statiche e dinamiche sulle opere d'arte ferroviarie, modalità costruttive e di verifica strutturale;
14. Sistemi di controllo non distruttivi su materiali e componenti;
15. Sistemi di alimentazione elettrica, trasformazione e distribuzione dell'energia sia di terra che a bordo del materiale rotabile;
16. Componenti d'interoperabilità di sicurezza;
17. Caratteristiche dei materiali (tossicità, resistenza meccanica ed al fuoco, ecc.);
18. Sicurezza del software;
19. Dispositivi antinfortunistici degli impianti elettrici dell'infrastruttura e del materiale rotabile (sistemi di messa a terra, di protezione, di telecomando, monitoraggio e di sezionamento, ecc.);
20. Serbatoi in pressione.

Allegato X
(previsto dall'articolo 7)

COMPETENZE ED ATTREZZATURE SPECIFICHE PER I LABORATORI DI PROVA IN CAMPO FERROVIARIO.

1. Competenze del personale tecnico impiegato nell'effettuazione delle prove rientranti nei settori di cui all'Allegato IX.

In generale:

conoscenze sui rotabili ferroviari, sulle norme di circolazione e sui regolamenti e norme di esercizio ferroviario;

conoscenza e capacità di applicazione delle norme di riferimento per i requisiti generali dei laboratori di prova e calibrazione (UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni);

conoscenze sulle tecniche di misura delle grandezze, sul trattamento statistico dei dati e sul calcolo dell'incertezza di misura e degli errori. Sviluppo delle tecniche di misura e trattamento dei dati anche mediante strumentazione virtuale;

formazione, addestramento e capacità acquisiti attraverso una esperienza lavorativa documentata di almeno cinque anni nel campo specifico di utilizzazione.

Per le prove di cui ai punti 1, 4, 5 e 6 dell'Allegato IX:

conoscenze del rodiggio e dell'armamento, delle nonne per la determinazione del coefficiente di svio e della souplesse, della dinamica di marcia e dell'interazione ruota - rotaia e dell'aerodinamica dei rotabili;

sviluppo delle tecniche di misura di forze e spostamenti anche con metodi estensimetrici.

Per le prove di cui al punto 2 dell'Allegato IX:

conoscenza delle normative internazionali di riferimento per la determinazione della sagoma di costruzione del materiale rotabile e delle sagome cinematiche dei rotabili nonché della interazione fra le sagome cinematiche e gli ostacoli della infrastruttura.

Per le prove di cui ai punti 7, 9, 10, e 12 dell'allegato IX:

conoscenze dei circuiti di potenza, ausiliari e controllo del materiale rotabile motore, della compatibilità

tra rotabili e sistemi di segnalamento, dei sistemi di trasmissione bordo-bordo e terra-bordo, della interazione pantografo catenaria;

viluppo delle tecniche per la caratterizzazione dei campi elettrici e magnetici e per i rilievi acustici, per quest'ultimo punto è prescritto il possesso dei titoli di studio, competenze ed esperienza secondo quanto previsto dalla legislazione italiana.

Per le prove di cui al punto 8 dell'Allegato IX:

conoscenze degli impianti freno e dei componenti e sottoassiemi costituenti gli impianti freno, e delle norme per la determinazione delle prestazioni di frenatura.

Per le prove di cui al punto 11 dell'Allegato IX:

conoscenze sulla funzionalità, sulla verifica e validazione dei sistemi di segnalamento ferroviario.

Per le prove di cui al punto 14 dell'Allegato IX:

possesso delle abilitazioni secondo i riferimenti internazionali secondo livelli di qualificazione coerenti con la tipologia di prove da effettuare.

2. Attrezzature.

In armonia con le norme UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modifiche e integrazioni la strumentazione e le apparecchiature di misura devono essere opportunamente tarate. Presso il laboratorio deve essere tenuto un registro della strumentazione e delle apparecchiature di misura in cui sia riportata la storia e le tarature periodiche.

Di tutta la strumentazione e delle apparecchiature deve essere noto il grado di incertezza al fine della determinazione della precisione della misura. Il laboratorio deve avere disponibilità di idonei rotabili, dotati di strumentazione, per le verifiche in linea che ne richiedono l'impegno.

———

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione della legge, sull'emanazione del decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per regolamenti e direttive CE vengono forniti gli estremi di pubblicazioni nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE).

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo, se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— La direttiva 27 luglio 1996, n. 96/48/CE «Direttiva del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.» è pubblicata nella G.U.C.E. 17 settembre 1996, n. L 235 ed è entrata in vigore l'8 ottobre 1996.

— La direttiva 19 marzo 2001, n. 2001/16/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale» è pubblicata nella G.U.C.E. 20 aprile 2001, n. L 110 ed è entrata in vigore il 20 aprile 2001.

— La direttiva 29 aprile 2004, n. 2004/50/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale», è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164 ed è entrata in vigore il 30 aprile 2004. Il testo della presente direttiva è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

— Il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299, abrogato dal presente decreto, recava: «Attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità».

— Il decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268, abrogato dal presente decreto, recava: «Attuazione della direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale».

— Il testo dell'art. 1 e l'allegato «B» della legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, (Legge comunitaria 2005), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 8 febbraio 2006, n. 32, 2005, n. 9, è il seguente:

«Art. 1 *(Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie)*. — 1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati A e B.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma, ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 9, scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione della direttiva 2003/123/CE, della direttiva 2004/9/CE, della direttiva 2004/36/CE, della direttiva 2004/49/CE, della direttiva 2004/50/CE, della direttiva 2004/54/CE, della direttiva 2004/80/CE, della direttiva 2004/81/CE, della direttiva 2004/83/CE, della direttiva 2004/113/CE della direttiva 2005/14/CE, della direttiva 2005/19/CE, della direttiva 2005/28/CE, della direttiva 2005/36/CE e della direttiva 2005/60/CE sono corredati dalla relazione tecnica di cui all'art. 11-*ter*, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni. Su di essi è richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento all'esigenza di garantire il rispetto dell'art. 81, quarto comma, della Costituzione, ritrasmette alle Camere i

testi, corredati dei necessari elementi integrativi di informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni competenti per i profili finanziari, che devono essere espressi entro venti giorni.

5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può emanare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 6.

6. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1 adottato per l'attuazione della direttiva 2004/109/CE, di cui all'allegato B, il Governo, nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi di cui all'art. 3 e con la procedura prevista dal presente articolo, può emanare disposizioni integrative e correttive al fine di tenere conto delle eventuali disposizioni di attuazione adottate dalla Commissione europea secondo la procedura di cui all'art. 27, paragrafo 2, della medesima direttiva.

7. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione e dall'art. 16, comma 3, della legge 4 febbraio 2005, n. 11, si applicano le disposizioni di cui all'art. 11, comma 8, della medesima legge n. 11 del 2005.

8. Il Ministro per le politiche comunitarie, nel caso in cui una o più deleghe di cui al comma 1 non risulti ancora esercitata trascorsi quattro mesi dal termine previsto dalla direttiva per la sua attuazione, trasmette alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione che dia conto dei motivi addotti dai Ministri con competenza istituzionale prevalente per la materia a giustificazione del ritardo. Il Ministro per le politiche comunitarie ogni quattro mesi informa altresì la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica sullo stato di attuazione delle direttive da parte delle regioni e delle province autonome nelle materie di loro competenza.

9. Il Governo, quando non intende conformarsi ai pareri parlamentari di cui al comma 3, relativi a sanzioni penali contenute negli schemi di decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese negli allegati A e B, ritrasmette con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni i testi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica. Decorsi trenta giorni dalla data di ritrasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza di nuovo parere.».

«Allegato B
(Art. 1, commi 1 e 3)

98/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 1998, sulla protezione giuridica delle invenzioni biotecnologiche.

2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

2003/123/CE del Consiglio, del 22 dicembre 2003, che modifica la direttiva 90/435/CEE concernente il regime fiscale comune applicabile alle società madri e figlie di Stati membri diversi 2004/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, concernente l'ispezione e la verifica della buona pratica di laboratorio (BPL).

2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari.

2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'art. 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie).

2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.

2004/80/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa all'indennizzo delle vittime di reato.

2004/81/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, riguardante il titolo di soggiorno da rilasciare ai cittadini di Paesi terzi vittime della tratta di esseri umani o coinvolti in un'azione di favoreggiamento dell'immigrazione illegale che cooperino con le autorità competenti.

2004/82/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate.

2004/83/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, recante norme minime sull'attribuzione, a cittadini di Paesi terzi o apolidi, della qualifica di rifugiato o di persona altrimenti bisognosa di protezione internazionale, nonché norme minime sul contenuto della protezione riconosciuta.

2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica e che abroga la direttiva 89/336/CEE.

2004/109/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, sull'armonizzazione degli obblighi di trasparenza riguardanti le informazioni sugli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato e che modifica la direttiva 2001/34/CE.

2004/113/CE del Consiglio, del 13 dicembre 2004, che attua il principio della parità di trattamento tra uomini e donne per quanto riguarda l'accesso a beni e servizi e la loro fornitura.

2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica la direttiva 72/166/CEE, la direttiva 84/5/CEE, la direttiva 88/357/CEE e la direttiva 90/232/CEE tutte del Consiglio e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

2005/19/CE del Consiglio, del 17 febbraio 2005, che modifica la direttiva 90/434/CEE relativa al regime fiscale comune da applicare alle fusioni, alle scissioni, ai conferimenti d'attivo ed agli scambi d'azioni concernenti società di Stati membri diversi.

2005/28/CE della Commissione, dell'8 aprile 2005, che stabilisce i princìpi e le linee guida dettagliate per la buona pratica clinica relativa ai medicinali in fase di sperimentazione a uso umano nonché i requisiti per l'autorizzazione alla fabbricazione o importazione di tali medicinali.

2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali.

2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo.».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», è pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 15 novembre 1980, n. 314

— Il testo dell'ar. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante la «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, supplemento ordinario, così recita:

«Art. 14 *(Decreti legislativi)*. — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'art. 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di "decreto legislativo" e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei Ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.».

— Il testo dell'art. 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 1994», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 10 febbraio 1996, n. 34, supplemento ordinario, è il seguente:

«Art. 47 *(Procedure di certificazione e/o attestazione finalizzate alla marcatura CE)*. — 1. Le spese relative alle procedure di certificazione e/o attestazione per l'apposizione della marcatura CE, previste dalla normativa comunitaria, nonché quelle conseguenti alle procedure di riesame delle istanze presentate per le stesse finalità, sono a carico del fabbricante o del suo rappresentante stabilito nell'Unione europea.

2. Le spese relative alle procedure finalizzate all'autorizzazione degli organismi ad effettuare le procedure di cui al comma 1 sono a carico dei richiedenti. Le spese relative ai successivi controlli sugli organismi autorizzati sono a carico di tutti gli organismi autorizzati per la medesima tipologia dei prodotti. I controlli possono avvenire anche mediante l'esame a campione dei prodotti certificati.

3. I proventi derivanti dalle attività di cui al comma 1, se effettuate da organi dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato, e dall'attività di cui al comma 2, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministro del tesoro, agli stati di previsione dei Ministeri interessati sui capitoli destinati al funzionamento dei servizi preposti, per lo svolgimento delle attività di cui ai citati commi e per l'effettuazione dei controlli successivi sul mercato che possono essere effettuati dalle autorità competenti mediante l'acquisizione temporanea a titolo gratuito dei prodotti presso i produttori, i distributori ed i rivenditori.

4. Con uno o più decreti dei Ministri competenti per materia, di concerto con il Ministro del tesoro, sono determinate ed aggiornate, almeno ogni due anni, le tariffe per le attività autorizzative di cui al comma 2 e per le attività di cui al comma 1 se effettuate da organi dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato, sulla base dei costi effettivi dei servizi resi, nonché le modalità di riscossione delle tariffe stesse e dei proventi a copertura delle spese relative ai controlli di cui al comma 2. Con gli stessi decreti sono altresì determinate le modalità di erogazione dei compensi dovuti, in base alla vigente normativa, al personale dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato addetto alle attività di cui ai medesimi commi 1 e 2, nonché le modalità per l'acquisizione a titolo gratuito e la successiva eventuale restituzione dei prodotti ai fini dei controlli sul mercato effettuati dalle amministrazioni vigilanti nell'ambito dei poteri attribuiti dalla normativa vigente. L'effettuazione dei controlli dei prodotti sul mercato, come disciplinati dal presente comma, non deve comportare ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

5. Con l'entrata in vigore dei decreti applicativi del presente articolo, sono abrogate le disposizioni incompatibili emanate in attuazione di direttive comunitarie in materia di certificazione CE.

6. I decreti di cui al comma 4 sono emanati entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore dei provvedimenti di recepimento delle direttive che prevedono l'apposizione della marcatura CE; trascorso tale termine, si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica; le amministrazioni inadempienti sono tenute a fornire i dati di rispettiva competenza.».

— Il testo degli articoli 9 e 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia al processo normativo dell'Unione europea e sulle procedure di esecuzione degli obblighi comunitari», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 15 febbraio 2005, n. 37, è il setuente:

«Art. 9 *(Contenuti della legge comunitaria)*. — 1. Il periodico adeguamento dell'ordinamento nazionale all'ordinamento comunitario è assicurato dalla legge comunitaria annuale, che reca:

a) disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti in contrasto con gli obblighi indicati all'art. 1;

b) disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti oggetto di procedure di infrazione avviate dalla Commissione delle Comunità europee nei confronti della Repubblica italiana;

c) disposizioni occorrenti per dare attuazione o assicurare l'applicazione degli atti del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee di cui alle lettere *a)* e *c)* del comma 2 dell'art. 1, anche mediante il conferimento al Governo di delega legislativa;

d) disposizioni che autorizzano il Governo ad attuare in via regolamentare le direttive, sulla base di quanto previsto dall'art. 11;

e) disposizioni occorrenti per dare esecuzione ai trattati internazionali conclusi nel quadro delle relazioni esterne dell'Unione europea;

f) disposizioni che individuano i princìpi fondamentali nel rispetto dei quali le regioni e le province autonome esercitano la propria competenza normativa per dare attuazione o assicurare l'applicazione di atti comunitari nelle materie di cui all'art. 117, terzo comma, della Costituzione;

g) disposizioni che, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, conferiscono delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi recanti sanzioni penali per la violazione delle disposizioni comunitarie recepite dalle regioni e dalle province autonome;

h) disposizioni emanate nell'esercizio del potere sostitutivo di cui all'art. 117, quinto comma, della Costituzione, in conformità ai princìpi e nel rispetto dei limiti di cui all'art. 16, comma 3.

2. Gli oneri relativi a prestazioni e controlli da eseguire da parte di uffici pubblici, ai fini dell'attuazione delle disposizioni comunitarie di cui alla legge comunitaria per l'anno di riferimento, sono posti a carico dei soggetti interessati, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio, ove ciò non risulti in contrasto con la disciplina comunitaria. Le tariffe di cui al precedente periodo sono predeterminate e pubbliche.» .

— Art. 13 *(Adeguamenti tecnici)*. — 1. Alle norme comunitarie non autonomamente applicabili, che modificano modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di direttive già recepite nell'ordinamento nazionale, è data attuazione, nelle materie di cui all'art. 117, secondo comma, della Costituzione, con decreto del Ministro competente per materia, che ne dà tempestiva comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche comunitarie.

2. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione, i provvedimenti di cui al presente articolo possono essere adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome al fine di porre rimedio all'eventuale inerzia dei suddetti enti nel dare attuazione a norme comunitarie. In tale caso, i provvedimenti statali adottati si applicano, per le regioni e le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la propria normativa di attuazione, a decorrere dalla scadenza del termine stabilito per l'attuazione della rispettiva normativa comunitaria e perdono comunque efficacia dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma. I provvedimenti recano l'esplicita indicazione della natura sostitutiva del potere esercitato e del carattere cedevole delle disposizioni in essi contenute.».

— La legge 17 maggio 1985, n. 210 «Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 maggio 1985, n. 126.

— Il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 118 «Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 luglio 2003, n. 170, supplemento ordinario.

— Il Regolamento (CE) 29 aprile 2004, n. 881/2004 «Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)», è pubblicato nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164, ed è entrato in vigore il 1° maggio 2004. Il testo del presente regolamento è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

Nota all'art. 1:

— Per i riferimenti alle direttive 2001/16/CE, 96/48/CE e 2004/50/CE, e per il teto dell'art. 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, vedano le note alle premesse.

Note all'art. 2:

— Per i riferimenti alle direttive 2001/16/CE e 96/48/CE, si vedano le note alle premesse.

— La direttiva 23 luglio 1996, n. 1692/96/CE «Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti», è pubblicata nella G.U.C.E. 9 settembre 1996, n. L 228 ed è entrata in vigore il 10 settembre 1996.

— La direttiva 14 giugno 1993, n. 93/38/CEE «Direttiva del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni» è pubblicata nella G.U.C.E. 9 agosto 1993, n. L 199 ed è entrata in vigore il 1° luglio 1993.

— La direttiva 31 marzo 2004, n. 2004/17/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali» è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 134 ed è entrata in vigore il 30 aprile 2004.

— Il tersto degli articoli 3, comma 1, lettera *h)* ed 11 del citato decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è il seguente:

«Art. 3 *(Definizioni)*. — 1. Ai fini del presente decreto si intende per:

(omissis);

h) "gestore dell'infrastruttura", soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti e nel presente decreto;».

«Art. 11 *(Principi)*. — 1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni; deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al rilascio del certificato di sicurezza, nonché il calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27.

5. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, ove l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria, le attività ed i compiti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1108/70.».

— La direttiva 29 aprile 2004, n. 2004/49/CE «Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacita di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)», è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164 ed è entrata in vigore il 30 aprile 2004. Il testo della presente direttiva è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

Nota all'art. 3:

— Per i riferimenti al regolamento (CE) 29 aprile 2004, n. 881/2004, si vedano le note alle premesse.

Nota all'art. 6:

— Per i riferimenti alle direttive 2001/16/CE e 96/48/CE, si vedano le note alle premesse.

Nota all'art. 11:

— Per l'art. 47 della legge n. 52 del 1996 e per l'art. 9 della legge n. 11 del 2005, si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 13:

— Per la direttiva 2004/49/CE si vedano le note all'art. 2.

— La direttiva 26 febbraio 2001, n. 2001/14/CE «Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'iposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, è pubblicata nella G.U.C.E. 15 marzo 2001, n. L 75 ed è entrata in vigore il 15 marzo 2001.

Note all'art. 14:

— Per le direttive 2001/16/CE, 96/48/CE e 2004/50/CE, si vedano le note alle premesse.

— Il testo dell'art. 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 27 dicembre 2006, n. 299, supplemento ordinario, è il seguente:

«404. Al fine di razionalizzare e ottimizzare l'organizzazione delle spese e dei costi di funzionamento dei Ministeri, con regolamenti da emanare, entro il 30 aprile 2007, ai sensi dell'art. 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400, si provvede:

a) alla riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale generale e non generale, procedendo alla riduzione in misura non inferiore al 10 per cento di quelli di livello dirigenziale generale ed al 5 per cento di quelli di livello dirigenziale non generale nonché alla eliminazione delle duplicazioni organizzative esistenti, garantendo comunque nell'ambito delle prcedure sull'organizzazione alle assunzioni la possibilità della immissione, nel quinquenno 2007-2011, di nuovi dirigenti assunti ai sensi dell'art. 28, commi 2, 3 e 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, in misura non inferiore al 10 per cento degli uffici dirigenziali;

b) alla gestione unitaria del personale e dei servizi comuni anche mediante strumenti di innovazione amministrativa e tecnologica;

c) alla rideterminazione delle strutture periferiche, prevedendo la loro riduzione e, ove possibile, la costituzione di uffici regionali o la riorganizzazione presso le prefetture-uffici territoriali del Governo, ove risulti sostenibile e maggiormente funzionale sulla base dei princìpi di efficienza ed economicità a seguito di valutazione congiunta tra il Ministro competente, il Ministro dell'interno, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali ed il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, attraverso la realizzazione dell'esercizio unitario delle funzioni logistiche e strumentali, l'istituzione dei servizi comuni e l'utilizzazione in via prioritaria dei beni immobili di proprietà pubblica;

d) alla riorganizzazione degli uffici con funzioni ispettive e di controllo;

e) alla riduzione degli organismi di analisi, consulenza e studio di elevata specializzazione;

f) alla riduzione delle dotazioni organiche in modo da assicurare che il personale utilizzato per funzioni di supporto (gestione delle risorse umane, sistemi informativi, servizi manutentivi e logistici, affari generali, provveditorati e contabilità) non ecceda comunque il 15 per cento delle risorse umane complessivamente utilizzate da ogni amministrazione, mediante processi di riorganizzazione e di formazione e riconversione del personale addetto alle predette funzioni che consentano di ridurne il numero in misura non inferiore all'8 per cento all'anno fino al raggiungimento del limite predetto;

g) all'avvio della ristrutturazione, da parte del Ministero degli affari esteri, della rete diplomatica, consolare e degli istituti di cultura in considerazione del mutato contesto geopolitico, soprattutto in Europa, ed in particolare all'unificazione dei servizi contabili degli uffici della rete diplomatica aventi sede nella stessa città estera, prevedendo che le funzioni delineate dagli articoli 3, 4 e 6 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 2000, n. 120, siano svolte dal responsabile dell'ufficio unificato per conto di tutte le rappresentanze medesime.».

— Il testo dell'art. 17, comma 4-*bis*, della citata legge 23 agosto 1988, n. 400, è il seguente:

«4-*bis*. L'organizzazione e la disciplina degli uffici dei Ministeri sono determinate, con regolamenti emanati ai sensi del comma 2, su proposta del Ministro competente d'intesa con il Presidente del Consiglio dei Ministri e con il Ministro del tesoro, nel rispetto dei principi posti dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, con i contenuti e con l'osservanza dei criteri che seguono:

a) riordino degli uffici di diretta collaborazione con i Ministri ed i Sottosegretari di Stato, stabilendo che tali uffici hanno esclusive competenze di supporto dell'organo di direzione politica e di raccordo tra questo e l'amministrazione;

b) individuazione degli uffici di livello dirigenziale generale, centrali e periferici, mediante diversificazione tra strutture con funzioni finali e con funzioni strumentali e loro organizzazione per funzioni omogenee e secondo criteri di flessibilità eliminando le duplicazioni funzionali;

c) previsione di strumenti di verifica periodica dell'organizzazione e dei risultati;

d) indicazione e revisione periodica della consistenza delle piante organiche;

e) previsione di decreti ministeriali di natura non regolamentare per la definizione dei compiti delle unità dirigenziali nell'ambito degli uffici dirigenziali generali.».

— Il testo dell'art. 11-*ter*, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, «Riforma di alcune norme di contabilità generale dello Stato in materia di bilancio», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 22 agosto 1978, n. 233, è il seguente:

«Art. 11-*ter (Copertura finanziaria delle leggi)*. — *(Omissis)*.

2. I disegni di legge, gli schemi di decreto legislativo e gli emendamenti di iniziativa governativa che comportino conseguenze finanziarie devono essere corredati da una relazione tecnica, predisposta dalle amministrazioni competenti e verificata dal Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica sulla quantificazione delle entrate e degli oneri recati da ciascuna disposizione, nonché delle relative coperture, con la specificazione, per la spesa corrente e per le minori entrate, degli oneri annuali fino alla completa attuazione delle norme e, per le spese in conto capitale, della modulazione relativa agli anni compresi nel bilancio pluriennale e dell'onere complessivo in relazione agli obiettivi fisici previsti. Nella relazione sono indicati i dati e i metodi utilizzati per la quantificazione, le loro fonti e ogni elemento utile per la verifica tecnica in sede parlamentare secondo le norme da adottare con i regolamenti parlamentari.».

Nota all'art. 15:

— Per i riferimenti al decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299, al decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268, si vedano le note alle premesse.

07G0175

AUGUSTA IANNINI, *direttore* GABRIELE IUZZOLINO, *redattore*

(G702020/1) Roma, 2007 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2008 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	(di cui spese di spedizione € 257,04)	- annuale	€ **438,00**
	(di cui spese di spedizione € 128,52)	- semestrale	€ **239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	(di cui spese di spedizione € 132,57)	- annuale	€ **309,00**
	(di cui spese di spedizione € 66,28)	- semestrale	€ **167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€ **68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€ **168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€ **65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 383,93)	- annuale	€ **819,00**
	(di cui spese di spedizione € 191,46)	- semestrale	€ **431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 264,45)	- annuale	€ **682,00**
	(di cui spese di spedizione € 132,22)	- semestrale	€ **357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla *Gazzetta Ufficiale* - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2008.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

(di cui spese di spedizione € 127,00)	- annuale	€ **295,00**
(di cui spese di spedizione € 73,00)	- semestrale	€ **162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 39,40)	- annuale	€ **85,00**
(di cui spese di spedizione € 20,60)	- semestrale	€ **53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.

€ 4,00